Digitized by Google

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MINNESOTA

CLASS 385
BOOK R247

Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung
ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie
ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom
Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,
Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Erste Lieferung.

Erstes Supplement
oder
der Oesterreichischen Eisenbahnen
erste Fortsetzung.

Berlin, Posen und Bromberg.
Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.
1 8 4 6.

Digitized by Google

Digitized by Google

I.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen.

APR 17 33

564221

Digitized by Google

I.

Die Eisenbahnen im Oesterreichischen Kaiserstaate.

A. Staats-Eisenbahnen.

A. Im Allgemeinen.

(Seite 16.) *)

Die oberste Leitung der Staatsbahnen ist dem Freiherrn Kübek von Kübau als Präsidenten der K. K. allgemeinen Hofkammer anvertraut; Referent in allen Staatseisenbahn-Angelegenheiten bei dem K. K. Hofkammer-Präsidium ist der K. K. wirkliche Hofrath der allgemeinen Hofkammer, Ritter v. Kremer.

Unter dem K. K. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer steht die General-Direktion der Staats-Eisenbahnen, welche als eine selbstständige technisch-administrative Behörde zur unmittelbaren Geschäftsbesorgung in allen die Staats-Eisenbahnen betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht Allerhöchst vorgezeichneten Grundsätze eingesetzt ist; an die Spitze derselben wurde der K. K. Hofrath Hermenegild Francesconi gestellt; ihm steht als Adjunkt der K. K. Regierungsrath Franz Zellner zur Seite. Für die Leitung und Ueberwachung der technischen Ausführung der Eisenbahnen und für deren Betrieb sind drei Inspektoren bestellt, von denen der K. K. Rath und Inspektor Dr. Ghega die Aufsicht über die Bauten südlich von Wien führt, während der K. K. Inspektor Negrelli dieselbe Funktion auf den von Wien nördlich gelegenen Bahnen ausübt.

Der K. K. Inspektor Schmid leitet sämmtliche Geschäfte des Betriebes der Staats-Eisenbahnen, besorgt alle dahin gehörigen Gegenstände, die Anschaffung der Maschinen und Wagen, die Einrichtung der Werkstätten und Stationsgebäude und verfaßt die Instruktionen für das Betriebspersonal.

*) Die unter den Hauptrubriken angegebene Seitenzahl bezieht sich auf das früher erschienene Hauptwerk, wovon die jetzige Darstellung eine Fortsetzung ist.

Digitized by Google

Als rühmend hervorzuheben wäre hier noch, daß Oesterreich sich durch geeignete Maaßregeln den erforderlichen Bedarf an Eisenbahnschienen in den letzteren Jahren im Inlande verschafft hat. Bis zum Jahre 1843 lieferten die fünf Walzwerke: Neuberg in Steiermark, Prävali und Frantschach in Kärnthen, Witkowitz und Zöptau in Mähren nachstehende Quantitäten:

	1837.	1838.	1839.	1840. (in Zentnern.)	1841.	1842.	1843.
Neuberg .	1257	8775	3921	10126	9433	5986	21489
Prävali . .	4000	20442	23000	22282	30200	30000	48145
Frantschach .	—	—	—	28163	29207	8692	31560
Witkowitz .	3541	18642	30107	19719	30352	27705	56152
Zöptau . . .	—	—	5000	4000	6000	6000	14000
Zusammen	8798	47859	62025	84290	105192	78383	171346

Diese steigende Erzeugung von Rails auf den inländischen Walzwerken wirkte natürlich auf die Verminderung der Einfuhr vom Auslande sehr bedeutend; denn es betrug die Einfuhr:

im Jahre 1837:	5889	Ztr.
" " 1838:	39936	"
" " 1839:	56742	"
" " 1840:	18328	"
" " 1841:	4507	"

In den Jahren 1842 und 1843 fand keine Einfuhr mehr Statt.

Der Gesammtverbrauch an Eisenbahnschienen vom Jahre 1837 bis 1843 war demnach 683295 Ztr.

B. Die einzelnen Linien der Staats-Eisenbahnen.

1. Wien-Prag oder vielmehr Olmütz-Prag.

(Seite 35.)

a. Geschichte derselben*).

Der Unterbau der Bahnstrecke — einen Bauaufwand von mehr als 6½ Millionen Gulden Konv. Münze erfordernd — wurde in 4 Sektionen zu verschiedenen Zeiten zur Ausführung im Konkurrenzwege öffentlich ausgeboten und von den Gebrüdern Klein, welche früher den größten Theil der Ferdinands-Nordbahn ausgeführt hatten, erstanden. Die Sektion Olmütz-Trübau, 12½ Meilen lang, wurde im September 1842 begonnen, der Vollendungstermin auf Ende August 1844 festgesetzt. Die beiden Sektionen von Böhmisch-Trübau bis Pardubitz, 7 Meilen, und von Kogitz, nächst Elbeteinitz, bis Prag, 10 Meilen, wurden im Juli 1843 erstanden, mit der Ver-

*) Für die Darstellung der Verhältnisse der Staatsbahn ist ein Besuch derselben im August d. J. und die bei dieser Gelegenheit erlangten Nachrichten von wesentlichem Vortheile gewesen.

Digitized by Google

bindlichkeit der Herstellung bis Ende Juli 1845. Derselbe Herstellungs-Termin wurde für die erst im Juli 1844 zur Ausführung überlassene und im Oktober 1844 in Angriff genommene letzte Sektion der 4 Meilen langen Zwischenstrecke von Pardubitz bis Kogitz bestimmt. Da aber der bei weitem größere Theil der 3 ersten Sektionen schon ein Jahr vor dem anberaumten Termine größtentheils ausgeführt wurde, so konnte auch der von den Gebrüdern Klein ebenfalls erstandene Oberbau, welcher über 203400 Ztr. Schienen und Schmiedeeisen, 68400 Ztr. Chairs und dann über 320000 Stück Längen- und Querschwellen erforderte, früher in Angriff genommen und der ganze Bau rasch gefördert werden.

Auf der ersten Sektion, Olmütz-Trübau, war die Strecke von Olmütz bis Landskron in einer Länge von 10 Meilen sammt allen Stationsplätzen und Wächterhäusern Anfang Februar 1845 gänzlich vollendet, und es wurden, nachdem am 12. Februar 1845 die erste Probefahrt unternommen worden, seit dieser Zeit Fahrten gemacht, jedoch lediglich für die Zwecke der Bahn selbst, namentlich um den Transport der in den verschiedenen Stationsplätzen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bisher deponirten K. K. Staatsbahn-Effekten, Baumaterialien rc. zu besorgen. Der in dieser Sektion hinter Landskron belegene Triebitzer Tunnel war damals bereits ganz durchgearbeitet und eingewölbt, die Façaden an beiden Eingängen vollendet, und es erübrigte nur noch die reine Ausarbeitung der Sohle, deren Vollendung bis Ende April geschah.

Von Triebitz aus und auf der ganzen zweiten Sektion bis Pardubitz war der Unterbau, mit Einschluß des Tunnels bei Chotzen, im April bis auf die Schlußarbeiten an den zwei großen Brücken, zwischen Wildenschwert und Chotzen, beendigt und von den Oberbau-Arbeiten waren sämmtliche Wächterhäuser und Bahnhofsgebäude dritter Klasse vollendet. Die Schienenlegung wurde so betrieben, daß der Oberbau gleichzeitig mit den Gebäuden der größern Bahnhöfe zu Trübau und Pardubitz im Monat Mai hergestellt war.

Auf der übrigen, 14⅛ Meilen langen Strecke von Pardubitz bis Prag wurde der Bau so gefördert, daß bereits im Anfange August auf der ganzen Bahn von Olmütz bis Prag Probefahrten gemacht werden konnten. Da nun auch die großartigen Bauten des innern und äußern Bahnhofes zu Prag seit ihrem am 15. Dezember 1844 erfolgten Angriff so bedeutend gefördert waren, daß sie als vorläufig vollendet angesehen werden konnten, so fand am 20. August 1845 die feierliche Eröffnung der Bahn Statt. Die regelmäßigen Fahrten für den Personenverkehr begannen am 1. September, für den Güterverkehr dagegen am 1. Oktober desselben Jahres.

Auf der Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau sind die Arbeiten seit Oktober 1843 in größter Thätigkeit. Die Strecke von Brünn bis Blansko ist im Bau begriffen und von Blansko bis Böhmisch-Trübau haben die Arbeiten begonnen. Bei der großen Energie, mit welcher überall der Bau der Staats-Eisenbahnen betrieben wird, steht die Eröffnung dieser Bahn im Jahre 1847 zu erwarten.

Die Ausführung der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag war dem K. K. Oberingenieur Keissler, welcher den Unter- und Oberbau von Olmütz bis Pardubitz, und dem K. K. Oberingenieur Perner, welcher den von Pardubitz bis Prag ausführte, übertragen. Die spezielle Ausführung der Hochbauten war dem K. K. Oberingenieur Jüngling anvertraut. Die Hauptunternehmer des Unter- und Oberbaues waren die Gebrüder Klein; auch die Hochbauten waren zum Theil von ihnen übernommen, theils wurden sie von den Brüdern Fleischmann und andern Unternehmern ausgeführt. Für den Bau des Prager Bahnhofes gesellte sich den Gebrüdern Klein noch Adalbert Lanna bei.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe*).

Die Anlage der Eisenbahn zwischen Wien und Prag zeigte schon in der Wahl und Bestimmung der zweckmäßigsten Trace nicht gewöhnliche Schwierigkeiten, und es erforderte diese Arbeit einen sichern und praktischen Blick, so wie die umfassendsten Vorstudien. Es kamen bei dieser Verbindung der Hauptstadt Böhmens mit Wien drei von einander ganz verschiedene Richtungen, von denen jede wieder verschiedenen Abweichungen unterlag, in Betracht. Hieraus ergaben sich die folgenden Hauptrichtungen zwischen beiden Hauptstädten:

I. Westliche Richtung von Wien über Stockerau durch das südliche Böhmen.

II. Nordwestliche Richtung von Wien über Stockerau durch Mähren über Znaim und Iglau; oder, mit Benutzung der Nordbahn, bis Branowitz nach Iglau; oder über Brünn, und zwar entweder durch das Schwarzawathal nach Saar oder durch das Zwittawathal, nach Böhmisch-Trübau gegen Prag.

III. Richtung von Wien über Olmütz gegen Prag.

Auf diesen drei Hauptrichtungen wurden nun auf Befehl der Staatsverwaltung im Jahre 1842 die zu wählenden Tracen durch drei Abtheilungen von Ingenieuren untersucht, und es wurden 7 Tracen durch drei Abtheilungen von Ingenieuren vollständig bearbeitet, deren allgemeine Beschreibung in nachstehender Tabelle enthalten ist.

---

*) Bei Beschreibung der Bahn sind die als Manuskript gedruckten „Statistisch-topographischen Notizen über die K. K. Staats-Eisenbahn von Olmütz nach Prag" benutzt.

Uebersicht

der

sieben Tracen,

welche

für die Olmütz-Prager Eisenbahn

von den

hierzu beauftragten K. K. Oesterreichischen Ingenieuren

untersucht wurden.

Hauptrichtungen der Tracen und ihrer Varianten.		Nähere Bezeichnung der untersuchten Bahnlinien. von	über	nach	Haupt-Ergebnisse, Bäche und Flüsse, denen sich die Bahn anschließt.	Wichtigste bei
I. Richtung von Stockerau durch das südliche Böhmen nach Prag.	1	Stockerau	Radingersdorf Gmünd Wittingau Tabor Unt. Porczernitz	Prag (östl.)	Schmiedabach Maigenbach Pulkaubach Lainsitzbach Buschnitzfluß	Mannshalm Miltschin Tehow
	Var.	Tabor	Kamberg Launiowitz	Beneschau		Mallenin
	Var.	Porzitz	Dawle	Prag (westl.)	Sazawa, Moldau	
	2	Stockerau	Radingersdorf Gmünd Budweis Pisek Beraun	Prag (westl.)	Schmiedabach Maigenbach Pulkaubach Lainsitzbach Forbesbach Maltschbach	Mannshalm Wraz Bohutin
	Var.	Pisek	Klingenberg Dawle	Prag (westl.)	Wottawa Moldau Planitzbach Beraunfluß	
II. Richtung von Stockerau über Znaim und Iglau, oder von Branowitz über Iglau, oder von Brünn über Saar oder über Zwittau gegen Prag.	1	Stockerau	Znaim Iglau Chotieborz	Prag (östl.)	Göllersbach Pulkaubach	Platt Sedlejow Hrbow Strzizow Manhardtsberg
	Var.	Radingersdorf	Budweis Raabs Iglau	Chotieborz		Bailenz
	2	Branowitz	Iglau Chotieborz	Prag (östl.)	Schwarzawa Iglawa Daubrawa	Pfauendorf Slawietin
	3	Brünn	Saar Chotieborz	Prag (östl.)	Schwarzawa Bobruschka	Peles Saar
	Var.	Neu-Wessely	Gr. Losenitz Borowa Biela	Chotieborz	Pedolybach	Butsch
	4	Brünn	Blansko Zwittau Böhm. Trübau	Prag (östl.)	Zwittawa	Körber
III. Richt. von Olmütz östlich nach Prag.	1	Olmütz	Müglitz Hohenstadt Böh. Trübau Pardubitz Böhm. Brod	Prag (östl.)	March Sazawa Stiller Adlerfluß Elbe	Triebitz

die untersuchte Bahnlinie betreffend.						
zu ersteigende Wasserscheiden.		Länge d. Bahnlinien.			Berechnete Herstellungskosten der absoluten Länge.	Anmerkungen, die größten Steigungen, die Kunstbauten und den Betrieb betreffend.
zwischen d.	Höhe über d. adriat. Meer.	Absolute Länge.	Von Wien bis Prag.	Weil d. stärksten Gefälle developpirt werden.		
	Fuß.	Meil.	Meil.	Meil.	Konv. Münze.	
Donau u. d. Moldau Lainsitz u. d. Sazawa Sazawa u. d. Kygerbach	1878 1929 1434 1686	$47\frac{2}{8}$ $48\frac{1}{8}$ $49\frac{2}{8}$	$50\frac{2}{8}$	$63\frac{5}{8}$	23,727431 fl. für die developpirte Bahn 32,962329 fl.	Von Stolzendorf bis Radingersdorf kommen Gefälle vor wie 1:80, 52, 92; — bei Techow Steigungen wie 1:123, 25; Gegensteigung 1:42. — Bei Miltschin Tunnel 800 Klafter lang. — Ein Einschnitt 2500 Klftr. lang, 54 Fuß tief. — Für Lokomotive ungünstig. Bei Mallenin ein Einschnitt 4000 Klftr. lang, 60 Fuß tief. Durch $6\frac{1}{2}$ Meilen Felsensprengungen.
Donau u. d. Moldau Lomnitz u. d. Litawkabach	1878 1410 1778	$50\frac{7}{8}$	$53\frac{7}{8}$	$63\frac{2}{8}$	25,478111 fl. für die developpirte Bahn 32,335708 fl.	Bei Wraz und Bohutin Steigung 1:100. Bei Wraz ein Einschnitt 2000 Klftr. lang 90 Fuß tief. — Die Steigungsverhältnisse bei Radingersdorf bleiben wie bei der Trace 1. — Für Lokomotive ungünstig. Längs der Moldau 13 Meilen Felsensprengungen.
Göllers- u. d. Tayabach Thaya u. d. Iglawa Iglawa u. d. Sazawa Sazawa u. d. Draubawa Donau u. d. Thaya Thaya u. d. Iglawa	822 1860 1740 1776 1794 2058	$49\frac{4}{8}$	$52\frac{1}{8}$	$69\frac{4}{8}$	27,305783 fl.	Durch $44\frac{1}{2}$ Meilen ein höchst ungünstiges Terrain. — Wegen des Ueberganges über das Thayathal eine Brücke, 1680' lang, 384' hoch. — Wegen des Ueberganges über das Iglawathal eine Brücke, 1200' lang, 144' hoch. — Wegen des Ueberganges über das Sazawathal eine Brücke, 1800' lang, 210' hoch. — Jenseit der Sazawa ein 4000 Klftr. langer Einschnitt. — Der Betrieb höchst beschwerlich.
Iglawa u. d. Sazawa Sazawa u. d. Daubrawa	1578 1746	$36\frac{13}{16}$	$52\frac{4}{16}$	68	22,837040 fl.	13 Tunnel, zus. 2700 Klftr. lang. 1 Viadukt, 300' lang, 144' hoch über die Iglawa. — Viele Felsensprengungen 2c.
Sazawa u. d. Daubrawa Sazawa u. d. Oslawa	1953 1746	$35\frac{4}{8}$ $34\frac{6}{8}$	$54\frac{3}{8}$ $53\frac{5}{8}$	$66\frac{2}{3}$	22,516000 fl.	Sehr starke Steigungen und Gegensteigungen durch eine Länge von $16\frac{1}{2}$ Meilen. — Betrieb mit Dampfkraft sehr erschwert. Ueber die Sazawa eine Brücke, 1800' lang, 120' hoch.
Zwittawa u. d. Elbe	1407	$12\frac{1}{8}$	$52\frac{3}{8}$	$52\frac{1}{8}$	Von Brünn bis Böhm. Trübau 8,991504 fl. Von Brünn bis Prag 21,276567 fl.	Die Bahn von Brünn bis Blansko sehr eingeengt. 10 Tunnels, zus. 1250 Klftr. lang. — 60 Flußübersetzungen. — Die Steigungen günstig. — Der Betrieb mit Dampfkraft leicht. — Im Bau begriffen.
March u. d. Elbe	1362	$33\frac{2}{8}$	$60\frac{1}{8}$	$60\frac{1}{8}$	17,559275 fl.	3 Tunnels, zus. 476 Klftr. lang. — Sehr günstige Terrain- und Niveauverhältnisse. — Mit Dampfkraft gut befahrbar. — Ausgeführte Bahn.

Fassen wir nun die aus den gemachten Untersuchungen der Tracen hervorgehenden Resultate zusammen, so folgt, daß, wenn man auf den Linien von Stockerau durch das südliche Böhmen, oder auf denen von Stockerau über Znaim und Iglau, oder von Brünn nach Saar, Chotieborz u. s. w., oder von Branowitz, Iglau u. s. w. (die 5 Tracen in der I. Richtung) eine Eisenbahn hätte anlegen wollen, dieselbe, um den Uebergang über die Wasserscheiden durch dazu geeignete Steigungen zu erzwingen, eine bedeutend größere Länge erhalten hätte, als es bei den über Brünn und Olmütz angelegten Eisenbahnen der Fall ist, und daß die Baukosten der beiden erstern Bahnen beinahe noch einmal so groß gewesen wären. Hätte man eine der Tracen 1, 2 und 3 in der II. Richtung gewählt, so würde man Kunstbauten haben errichten müssen, deren Ausführung sehr kostbar gewesen wäre.

Es waren also, vom technischen Standpunkte aus betrachtet, zur Verbindung der Städte Wien und Prag hauptsächlich die Tracen über Brünn und Olmütz zu wählen. Jene über Olmütz wurde aber deshalb früher in Angriff genommen, weil die Ausführung derselben die wenigsten Schwierigkeiten darbot und weil durch diese Bahn Böhmen mit Schlesien und Galizien in nahe Verbindung gebracht wird.

Wir gehen nun zu der Beschreibung der beiden Tracen, von Olmütz und Brünn aus, über.

Die Königl. Staats-Eisenbahn von Olmütz bis Prag rückt von Osten gegen Westen vor, durchschneidet in Mähren den Olmützer, in Böhmen den Chrudimer, so wie den Kaurzimer Kreis und berührt die Grenze des Czaslauer und Bidezower Kreises.

Vom Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Olmütz ausgehend, entwickelt sich die Bahn in der Thalfläche der March, berührt die erste Station Stephanau an der Oslawa, nachdem sie bei Brzest eine Wendung nach Westen gemacht und die Chaussee von Olmütz nach Mährisch-Neustadt gekreuzt hat, ferner die Stationen Schwarzbach, Müglitz, Lukawetz und Hohenstadt. Bei letzterer Stadt verläßt die Bahn die Thalfläche der March, um sich dem Laufe der Sazawa bis zur Wasserscheide des Donau- und Elbgebiets bei Triebitz anzuschließen, und geht durch die Stationen Hochstein, Budigsdorf, Sichelsdorf, bei welchem Orte sie die böhmisch-mährische Grenze überschreitet, und Rudelsdorf nach Triebitz. Von Triebitz aus durchschneidet die Bahn das Thal der Trebowka, gelangt, nachdem sie Böhmisch-Trübau berührt hat, nach Wildenschwert, am Eingange des stillen Adler-Thales, an dessen jähe Wendungen sie sich genau anschließt, geht dann an Brandeis vorbei und zieht sich nach Chotzen, wo ein schmaler Gebirgsrücken das böhmische Gebirgsland vom Flachlande trennt. Ein durch diesen Berg getriebener Tunnel öffnet der Bahn den Eingang in die Ebene, worauf sie, dieselbe in einer beinahe geraden Richtung durchschneidend, zu den Stationen Zamrsk, Uhersko, Morawan und Pardubitz gelangt. Bei dieser Stadt schließt sich die Bahn dem Laufe der Elbe an, berührt die Stationen Przelautsch, Zaborz bei Elbe-Teinitz und Neu-Kolin, nachdem sie jedoch früher unterhalb Zaborz bei Elbe-Teinitz die Felsenschlucht überschritten hat, durch welche sich die Elbe

drängt. Bei Neu-Kolin macht die Elbe eine Wendung gegen Norden, und es rückt nun die Bahn über Petschek bei Podiebrad, Böhmisch-Brod, Auwal und Biechowitz gegen Prag vor, welche Stadt sie am Fuße des Ziskaberges erreicht und sich an dessen nördlichen Abhang bis zum Bahnhofe hinzieht.

Die Länge der ganzen Bahn von Olmütz bis Prag beträgt $33\frac{1}{4}$ deutsche Meilen; die Gesammtlänge von Wien bis Prag $60\frac{1}{4}$ Meilen.

Für sämmtliche Staats-Eisenbahnen des Oesterreichischen Staats ist von dem K. K. Hofkammer-Präsidium die Bestimmung gegeben worden, daß die verschiedenen Stationsplätze, je nach der Wichtigkeit des nächstgelegenen Ortes, in fünf Klassen einzutheilen seien. Mit Ausnahme des Olmützer Bahnhofes der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, an welchem vorläufig nur einige Vergrößerungen zum Betrieb der Bahnstrecke von Olmütz nach Prag vorgenommen wurden, liegen auf der neuen Bahnstrecke zwischen Olmütz und Prag 26 Stationsplätze, von denen der Bahnhof zu Prag zur ersten, der zu Pardubitz zur zweiten, die Bahnhöfe von Hohenstadt und Böhmisch-Trübau zur dritten Klasse gehören. Die Zahl der Stationen vierter Klasse ist funfzehn, und zwar zu Littau, Müglitz, Landskron, Triebitz, Wildenschwert, Chotzen, Zamrsk, Uhersko, Morawan, Przelautsch, Elbe-Teinitz, Neu-Kolin, Petschek, Böhmisch-Brod und Biechowitz. Bahnhöfe fünfter Klasse sind zu Stephanau, Lukawetz, Hochstein, Budigsdorf, Rudelsdorf, Brandeis und Auwal.

Die Seitenbahn von Brünn aus sollte bei diesem Orte mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn einen gemeinschaftlichen Bahnhof erhalten, da aber der vorhandene zu klein war und seine Lage eine zweckmäßige Ausdehnung nicht erlaubte, so blieb nichts übrig, als einen Platz jenseit der Straße nach Wien mit zum Bahnhofe zu ziehen, so daß durch diese Hauptstraße beide Theile des Hauptbahnhofes getrennt bleiben. Von Brünn zieht sich die Linie in dem sehr gekrümmten Thal der Zwittawa über Blansko, Zwittau und bei Körber über die Stromscheide der Zwittawa und der Elbe nach Böhmisch-Trübau, wo sie im dortigen Bahnhofe der Olmütz-Prager Bahn einmündet.

Die Länge dieser Bahnstrecke beträgt $12\frac{1}{8}$ und die Gesammtlänge von Wien über Brünn nach Prag $52\frac{3}{8}$ Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskapital.

Dasselbe ist für die $33\frac{1}{4}$ Meilen lange Bahnstrecke von Olmütz bis Prag auf 17,559275 fl. oder 12,291493 Thlr. veranschlagt; die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich also auf etwa 370000 Thlr.

Für die Ausführung der $12\frac{1}{8}$ Meilen langen Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau beträgt dagegen der Anschlag 8,991504 fl. oder 6,294053 Thlr.; die Kosten einer Meile stellen sich demnach durchschnittlich auf etwa 519300 Thlr.

d. Steigungs-, so wie Terrainverhältnisse.

Von Olmütz bot die 6½ Meilen lange Thalfläche der March bis Hohenstadt, mit Ausnahme eines Einschnittes im Walde bei Neuschloß und einiger Aufdämmungen, keinerlei Schwierigkeiten. Das Gefälle auf dieser Strecke ist so günstig, daß die stärkste Steigung nur $\frac{1}{350}$ beträgt und daß Steigungen wie 1 : 1500, 1 : 1300, 1 : 950, 1 : 800 auf Strecken von 1200 bis 1500 Klafter Länge Statt finden. Von Hohenstadt bis Luppele, wo die Bahn den Lauf der Sazawa verfolgt, dauern diese günstigen Niveauverhältnisse fort; von Luppele bis Budigsdorf ist das Thal auf eine Länge von 3 Meilen von Schluchten durchschnitten, doch konnte man die Bahn mit mäßigen Krümmungen und ohne Tunnels fortführen; die Steigungen erreichen in keiner Strecke das Verhältniß wie 1 : 200, nur mußte die Sazawa an einigen Orten regulirt und mit 17 Brücken übergangen werden. Von Budigsdorf bis Luckau, ja selbst bis zur Wasserscheide bei Triebitz, sind die Niveauverhältnisse im Ganzen gleichfalls günstig, doch mußte ein überwölbter Einschnitt und ein Viadukt bei Budigsdorf, und zwar letzterer deshalb angelegt werden, um in diesem Dorfe so wenig Häuser als möglich einlösen zu müssen. Bei der genannten Wasserscheide geht die Bahn durch den 268 Klafter langen Tunnel von Triebitz, welcher in einer Tiefe von 10½ Klafter unter dem obern Kamm des Berges in klebrigem Lehmboden mit Ueberwindung ganz außerordentlicher Schwierigkeiten durchgetrieben wurde. Durch diesen Bau wird die Wasserscheide von 227 Klafter auf 216½ reduzirt und die Steigung von Rudelsdorf aus bis zu derselben in einer Länge von 1¼ Meile theilweise in dem Verhältnisse wie 1 : 150 und 1 : 200 erhalten.

Von Triebitz bis Böhmisch-Trübau und von da bis Wildenschwert, d. h. auf 2½ Meilen Länge, beträgt das Gefälle, einige Strecken ausgenommen, wo eine Steigung von 1 : 150 angenommen werden mußte, ebenfalls nicht über 1 : 200. Das Terrain ist aber vielfach durchschnitten und es mußte die Bahn auf bedeutende Aufdämmungen gelegt und durch tiefe Einschnitte geführt werden. Bei Wildenschwert legt sich die Bahn an die vielfachen Wendungen des stillen Adlerthales, setzt sechs Mal über die stille Adler und geht bei Chotzen, wo ein schmaler Bergrücken das Gebirgsland vom Flachlande trennt, durch einen 131 Klafter langen Tunnel, nach welchem sie unmittelbar in die Ebene gelangt und bis gegen Kogitz und Elbe-Teinitz unter den günstigsten Niveauverhältnissen fortgeführt werden konnte. Bei Kogitz aber mußten zwei Durchstiche der Elbe von 300 Klafter Länge ausgeführt und bei Elbe-Teinitz, wo sich die Elbe durch einen Engpaß drängt, mußte die Bahn in die Felsenwände am linken Ufer eingeschnitten werden. Von Elbe-Teinitz bis zum Czernybach, unterhalb Böhmisch-Brod, sind die Niveauverhältnisse abermals sehr günstig; dahingegen aber mußten vom Czernybach bis Auwal, um aus dem Elbthal in das der Moldau zu gelangen, Steigungen von 1 : 150 angelegt werden; auch wurden bei Neu-Kolin auf einer Strecke von 300 Klafter mehrere bedeutende Arbeiten vorgenommen und die Bahn längs der Elbe hart an den Fuß der Felsen, worauf die

Stadt gebaut ist, hingeführt. Zwischen Auwal und Poczernitz war das Terrain für die Führung der Bahn wieder vortheilhafter; von Poczernitz aber bis Prag mußten mehrere bedeutende und wichtige Kunstbauten ausgeführt werden.

Die speziellen Steigungsverhältnisse auf der Bahn sind folgende:

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
	Olmütz		101,60		
1	Hradisch	1000,0	101,60	horizontal	
2	Hlusowitz	2375,0	104,136	1 : 950	
3	Brzest	770,0	105,209	1 : 700	
4		107,0	105,209	horizontal	
5	Stephanau	900,0	105,800	1 : 1500	
6	Schrein	2000,0	108,300	1 : 800	
7	Dreyhöfen	2190,0	109,985	1 : 1300	
8	Schwarzbach	1233,2	113,414	1 : 350	
9		216,8	114,068	1 : 250	
10		367,0	115,268	1 : 250	
11	Neuhof	1479,8	121,131	1 : 250	
12		139,3	121,131	horizontal	
13		570,0	123,074	1 : 300	
14		57,3	123,074	horizontal	
15		975,0	119,174	1 : 250	
16		380,0	119,174	horizontal	
17		482,8	120,351	1 : 400	
18		624,0	120,351	horizontal	
19	Morawitzan	1147,8	124,207	1 : 300	
20	Müglitz	500,0	124,207	horizontal	
21		433,2	122,874		1 : 400
22		141,8	122,874	horizontal	
23		750,0	124,457	1 : 500	
24	Libain	1050,0	127,874	1 : 300	
25		209,7	127,874	horizontal	
26	Lukawetz	300,0	126,874		1 : 300
27		184,2	126,874	horizontal	
28		598,0	129,174	1 : 260	
29		292,0	129,174	horizontal	
30	Gr. Raasel	360,0	130,374	1 : 300	
31		1318,9	135,600	1 : 250	
32		200,0	136,134	1 : 500	
33		350,1	137,383	1 : 300	
34	Hohenstadt	324	137,383	horizontal	
35	Nemile	1150	141,983	1 : 250	
36	Luppelle	150	141,983	horizontal	
37		1350	147,383	1 : 250	
38	Hniesko	200	147,383	horizontal	
39		600	149,393	1 : 300	
40		200	149,393	horizontal	
41	Hochstein	850	152,793	1 : 250	
42		300	153,393	1 : 500	
43		800	156,593	1 : 250	
44		250	157,093	1 : 500	
45	Tattenitz	1900	164,693	1 : 250	
46	Budigsdorf	381	164,693	horizontal	

Digitized by Google

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
47		1207	169,561	1 : 300	
48		250	170,061	1 : 500	
49		400	172,291	1 : 200	
50	Sichelsdorf	550	174,564	1 : 220	
51		718	174,564	horizontal	
52	Lukkau	4714,8	205,996	1 : 150	
53	Thomigsdorf	344,3	207,963	1 : 175	
54		365,2	210,398	1 : 150	
55		186	210,398	horizontal	
56	Triebitz	413,9	209,743		1 : 600
57		2529,3	192,974		1 : 150
58	Böhmisch-Trübau	507,5	191,154		1 : 300
59		188,0	190,736		1 : 500
60	Parnik	1063,5	183,743		1 : 150
61		158,9	183,100		1 : 250
62	Nalhütten	677,6	178,493		1 : 150
63		265,1	177,167		1 : 200
64	Langetriebe	850	171,500		1 : 150
65		450	169,000		1 : 180
66	Hibetten	970	162,555		1 : 150
67		260	161,576		1 : 250
68	Wildenschwert	550	159,900		1 : 400
69		200	159,600		1 : 500
70	Kercharditz	450	158,000		1 : 300
71		3550	150,906		1 : 500
72	Brandeis	1049,3	147,811		1 : 400
73		1746,3	144,485		1 : 500
74		411	142,763		1 : 250
75	Chotzen	350	142,063		1 : 500
76		1575	131,563		1 : 150
77	Srub	875	131,563	horizontal	
78	Zamrsk	900	125,563		1 : 150
79		1100	123,363		1 : 500
80	Janewitschek	750	120,863		1 : 300
81	Nadhoscht	600	120,863	horizontal	
82	Sedlischiky	950	117,696		1 : 300
83	Opotschno	400	117,296		1 : 1000
84		900	115,296		1 : 450
85	Uhersko	600	115,296	horizontal	
86	Turow	850	112,868		1 : 350
87	Dreydorf	1000	112,868	horizontal	
88	Morawan	750	114,368	1 : 500	
89	Sehndorf	800	114,368	horizontal	
90	Koschtenitz	600	113,618		1 : 800
91	Hostowitz	1100	113,068		1 : 2000
92	Zminy	600	111,068		1 : 500
93		650	111,068	horizontal	
94	Studanka	700	108,901		1 : 300
95	Wistrkow	300	108,735	horizontal	
96		900	105,735		1 : 300
97	Pardubitschek	600	104,818		1 : 650
98	Pardubitz	500	104,818	horizontal	
99		985	107,165		1 : 1000
100	Switkow	605	107,165	horizontal	
101	Srnojed	745	108,247	1 : 800	

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
102	Krchleb	700	110,571	1 : 300	
103		410,8	110,816	1 : 800	
104		614	110,816	horizontal	
105		1436	106,314		1 : 300
106	Walle	1050	104,555		1 : 600
107		700	103,755		1 : 500
108	Przelautsch	300	102,757		1 : 750
109		650	102,757	horizontal	
110		700	101,882		1 : 800
111		750	101,882	horizontal	
112	Labetin	1450	101,157		1 : 2000
113		1100	101,157	horizontal	
114		700	100,432		1 : 1000
115	Teltschitz	450	100,879	1 : 1000	
116		450	100,600		1 : 2000
117	Kogitz	200	100,200		1 : 300
118		706	100,200	horizontal	
119		550	101,300	1 : 500	
120		491,5	101,300	horizontal	
121		1200	98,900		1 : 500
122		850	98,050		1 : 1000
123		1000	97,050		1 : 1000
124		550	97,050	horizontal	
125		273	96,777		1 : 1000
126		2283,5	96,777	horizontal	
127		998,7	96,777	horizontal	
128		600	95,577		1 : 500
129		250	95,577	horizontal	
130		150	95,277		1 : 500
131	Schönweid	3500	95,277	horizontal	
132		750	96,777	1 : 500	
133		750	94,278		1 : 300
134		400	94,278	horizontal	
135		950	97,444	1 : 300	
136		150	97,444	horizontal	
137		700	95,111		1 : 300
138		1055,5	98,136	1 : 300	
139		850	98,136	horizontal	
140		400	98,847	1 : 750	
141		350	98,497		1 : 1000
142		200	98,497	horizontal	
143		600	100,497	1 : 300	
144		708,2	102,520	1 : 320	
145		600	105,520	1 : 200	
146		1100	108,270	1 : 400	
147		633,1	108,270	horizontal	
148	Böhmisch-Brod	2000	122,270	1 : 150	
149	Rostoklat	1100	127,770	1 : 200	
150	Tuklat	1350	130,020	1 : 600	
151		250	129,020		1 : 250
152		450	127,220		1 : 250
153		350	127,920	1 : 500	
154		300	128,920		1 : 300
155		1100	126,170		1 : 400
156		350	126,870		1 : 500

Digitized by Google

No.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Höhe über dem Nullpunkt.	Steigen.	Fallen.
157		100	126,870	horizontal	
158		2750	115,870		1 : 250
159	Biechowitz	300	115,370		1 : 600
160		2050	109,512		1 : 350
161		1150	104,512		1 : 250
162		750	102,179		1 : 300
163		500	101,112		1 : 500
164	Lieben	1128	96,500		1 : 250
165	Carolinenthal	750	95,000		1 : 300
166	Prag	300		horizontal	

e. Krümmungsverhältnisse.

Auf der Strecke von Olmütz bis Hohenstadt kommen 10 Bahnkurven vor, von denen eine nach einem Radius von 200, die übrigen neun aber nach Radien von 500 bis 2000 Klafter konstruirt sind. Zwischen Hohenstadt und Böhmisch-Trübau hat die Bahn 12 Kurven mit Radien von 200 bis 250 Klafter und 17 mit Radien von 300 bis 1000 Klafter. Von Böhmisch-Trübau bis Pardubitz findet man 25 Kurven, darunter 9 nach Radien von 150 und 250 Klafter; die übrigen Kurven sind mit Radien von 275 bis 1700 Klafter angelegt.

Zwischen Pardubitz und Prag befinden sich 45 Kurven, deren Halbmesser 150, 170, 200 bis 1000 Klafter betragen.

Ueber die Steigungs-, Krümmungs- und Terrainverhältnisse auf der Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau führen wir Nachstehendes an:

Der höchste Punkt der Bahn auf der Stromscheide liegt 234,5 Klafter über dem Wasserspiegel der Donau bei Wien und 130,5 Klafter über dem Bahnhofe bei Brünn. Die Länge von Brünn bis zur Stromscheide beträgt 8½ Meilen. Bis Blansko ist das Thal sehr eng und die hohen, oft steilen Bergwände, welche anfangs aus Granit, später aus älterem Kalk und Grünsand bestehen, treten nahe zusammen und bilden ein schluchtenartiges, äußerst romantisches Thal, voll malerischer Ansichten. Obgleich auch hier die kleinsten Krümmungsradien von 200 und 150 Klafter Länge angewendet werden mußten, findet man dennoch bis Blansko 10 Tunnels. Außerdem sind 60 Flußübersetzungen und in der Nähe von Brünn ein Viadukt mit 43 Bogen, von zusammen 178 Klafter Länge, so wie mehrere sehr bedeutende Einschnitte und Felsenarbeiten erforderlich, welche bei Adamsthal eben so großartig als schwierig sich zeigen. Im Allgemeinen hat die Linie die Ansteigung der Thalsohle, jedoch kommen auch stärkere Steigungen vor, z. B. von 1 : 200, und zwar häufig durch die Tunnel hindurch, indem diese durch ihre mehr gerade Richtung die Flußkrümmungen abschneiden und das Gefälle auf eine kürzere Linie vereinigen.

Jenseit Blansko nimmt das Thal einen mehr offenen Charakter an und die Linie geht in geraden Linien und großen Kurven über Zwittawka, Lettowitz und Brüsau nach Zwittau; nur einmal mußte hier eine Kurve von 200 Klafter Radius angewendet werden, die übrigen sind sämmtlich über 300 Klafter. Das Projekt zeigt ein Steigungsmaximum von 1 : 200, bei Muslau zwei kleine Tunnel von 130 und 175 Klafter Länge, und 13 Thalübergänge. Inzwischen soll auch hier eine Steigung von 1 : 150 auf 1½ bis 2 Meilen Länge substituirt und durch Anwendung stärkerer Kurven die beiden Tunnel abgekürzt, wo nicht vermieden werden. Die Linie ist so gelegt, daß auf der Höhe nur ein höchst unbedeutender Einschnitt von etwa $\frac{1}{10}$ Klafter nothwendig ist, wogegen das Niedersteigen nach Böhmisch-Trübau ein Gefälle von 1 : 181 auf etwa 1½ Meile Länge erforderlich macht.

Die **Länge** der Bahnstrecke von Brünn nach Böhmisch-Trübau beträgt 12½, und die Gesammtlänge von Wien über Brünn nach Prag 52⅔ Meilen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Der Unterbau für die ganze Bahn und die sämmtlichen Bauobjekte ist für ein Doppelgeleise hergestellt worden; die Kronenbreite der Bahn beträgt demnach bei Dämmen 25, in Einschnitten von einem Grabenrande zum andern 24 Fuß.

Die Seitengräben in Einschnitten haben oben 9 Fuß, auf der Sohle 1½ Fuß Breite, 3 Fuß Tiefe und sind auf den Seiten des Bahnbettes einfüßig, auf der entgegengesetzten Seite aber in **einer** Fläche mit dem Einschnitte geböscht. Bei Wegeübergängen auf dem Niveau der Bahn gilt als Regel, daß dieselben auf 5 Klafter Entfernung vom Bahnrande an horizontal und sofort erst nach Umständen mit 3 bis 6 Prozent steigend oder fallend angelegt werden.

Die Seitengräben längs der Bahn sind in quellenreichem, unzuverlässigen Grunde oder, wo an Breite erspart werden soll, ausgemauert. Wo anstatt der Böschungen Stütz- oder Futtermauern angelegt werden, erhalten diese häufig folgende Konstruktion. Die gegen den Grund gekehrte Seite der Mauer ist vertikal, die obere Dicke derselben beträgt 3 Fuß und die untern Dimensionen werden nach der Formel $3' + \frac{h}{8}$ bestimmt, wo h die Höhe der Mauer in Fußen ausdrückt. Die Krümmung der Mauer im Lichthaupte ist mit einem Kreisbogen beschrieben. Für die Stärke der Futter- und Wandmauern ist eine eigene Tabelle als Norm vorgezeichnet, nach welcher dieselben ausgeführt werden. Brücken und Durchlässe sind, wo immer die erforderliche Höhe vorhanden ist, gewölbt und zwar meistens von Backsteinen, wobei für 4 Klafter Spannweite eine Gewölbdicke von 2 Fuß hinreichend erachtet wird. Ueber den Gewölben wird so aufgemauert, daß das durch die Beschotterung der Bahn dringende Wasser leicht abfließen kann. Auf diese Uebermauerung kommt sofort ein trockenes Backsteinpflaster und auf dieses ein Asphaltüberzug zu liegen, welcher das Wasser in Rinnen weist,

die sich nach beiden Seiten 3 Zoll über die Stirn des Mauerwerks verlängern.

Wo die Höhe eine Wölbung nicht zuläßt, ist der Oberbau der Brücken von Holz und besteht bei Brücken von geringerer Spannweite aus geraden, einfachen oder über einander verzahnten Balken, gewöhnlich 7 an der Zahl, nämlich 4 für die beiden Geleise, einem in der Mitte und einem an jedem Rande. Die Bedeckung geschieht durch quer übergelegte Bohlen, über welchen Längenhölzer in der Mitte und an beiden Seiten angebracht sind, um sie fester zu halten.

Hölzerne Brücken von größerer Spannweite sind meistens nach Art der Brücken der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn über die Donau konstruirt.

Die auf verhältnißmäßig kurzer Distanz zahlreichsten Einschnitte kommen am Ende der mährischen Sektion von Hohenstadt bis Budigsdorf vor, zwischen welchen beiden Orten die zahlreich vorspringenden Gebirgs-Ausläufe 7 größere Einschnitte meist bis zehn Klafter Tiefe nothwendig machten. Von geringerer Tiefe, meist 5 bis 6 Klafter, dafür aber desto länger, sind die durch Abdachung des Grenzgebirges diesseit der mährischen Grenze nothwendig gewordenen Einschnitte, wovon der südlich von Landskron bei Rudelsdorf 600, jener hinter Triebitz auf der Wasserscheide des Elb- und Donau-Gebiets 1200, endlich der bei Rostoklat nächst Böhmisch-Brod in einem durch Wasserandrang und Konglomerat sehr erschwerten Terrain 1600 Klafter Länge umfaßt. Gleich hinter den Einschnitten bei Triebitz beginnen die zur Bewältigung der Terrainschwierigkeiten nothwendig gewordenen umfangreichen Aufdämmungen, davon mehrere in der Höhe von 7 Klafter, zur Ueberschreitung der engen Gebirgsthäler zwischen Triebitz, Böhmisch-Trübau und Wildenschwert; eben so zwischen Chotzen und Uhersko, dann zwischen Czerhenitz und Böhmisch-Brod in der bedeutenden Länge von 1200 bis 2000 Klafter.

Auf der 19⅛ Meilen langen Bahnstrecke zwischen Olmütz und Pardubitz befinden sich 348 Durchlässe, Brücken und Wegeübergänge, wovon 204 mit lichten Weiten von ½ bis 10 Klafter überwölbt, 144 aber mit Oeffnungen von ½ bis 11 Klafter von Holz hergestellt wurden. Die bemerkenswerthesten dieser Bauwerke sind die Brücken über die March, über die Sazawa, über die Trebowka, über den Adlerfluß, über die Lauczna und über die Chrudinka bei Pardubitz.

Die in dieser Bahnstrecke vorkommenden wichtigen Bauobjekte des Unterbaues sind folgende: Die 55 Klafter lange Brücke über die March bei Morawiczan besteht aus 2 massiven Stirn- und 4 massiven Mittelpfeilern, über welche eine Fahrbahn gelegt ist. Drei dieser Mittelpfeiler konnten auf dem trockenen Lande, der vierte aber mußte im Flusse selbst erbaut werden; ungeachtet man für die Dauer des Baues die March abgeleitet hatte, war die Gründung desselben bei dem häufigen Anschwellen dieses Flusses sehr schwierig. Der Bau begann am 20. September 1842 und war im November desselben Jahres so weit vorgeschritten, daß sich sämmtliche

Pfeiler über den höchsten Wasserstand erhoben. Gänzlich beendet wurde die Brücke im Mai 1843.

Ueber die Sazawa führen auf der 3 Meilen langen Strecke von Hohenstadt bis Budigsdorf 15 schiefe und 2 gerade Brücken mit einer Gesammtlänge von 396 Klafter; drei derselben sind gewölbt und haben in 3 Bogen lichte Weiten von 15 und 16 Klafter, vierzehn aber sind von Holz erbaut. Bei Tattenitz kommt ein 150 Klafter langer und 11 Klafter tiefer Einschnitt vor.

Der zur Verhinderung des Ablösens der Felsen- und Erdmassen bei Budigsdorf überwölbte Einschnitt ist 77 Klafter lang.

Auf der Wasserscheide zwischen dem Elb- und Donaugebiet bei Triebitz wurde da, wo sich in der westlichen Sudetenkette bei dem Böhmisch-Trübauer Berge oder dem „Gabler" die tiefste Einsattelung befindet, ein 268 Klafter langer Tunnel angelegt, dessen Bau bei der ungünstigen Beschaffenheit des Gebirges bedeutenden Schwierigkeiten unterlag, die aber in dem Zeitraume vom 2. November 1842 bis zum 2. Juni 1845 glücklich beseitigt wurden. Die mühevoll gewonnene Oeffnung mußte in den Widerlagen ganz ausgemauert und dann mit Quadern an der ganzen innern Fläche, wie oben so auch unten gewölbt werden, so daß der Tunnel ein durch die Berghöhlung gearbeitetes, aus Mauerwerk bestehendes und innen mit Quadern bekleidetes Riesenfaß von 280 Klafter Länge und 4 Klafter Lichthöhe bildet, und einen Kostenaufwand von etwa 600000 fl. K. M. (420000 Thlr. prß. Kour.) und blos an Quadersteinen über 1,200000 Kubikfuß erforderte.

Die Arbeit begann mit dem Abteufen von 5 Förder- und 2 Mundschachten, die von 40 zu 40 Klafter in der Linie des rechtseitigen Widerlagers angelegt wurden. Die schwierigsten Seiten des Baues waren: die Versicherung der in einem größern Querschnitt ausgeführten Schachte gegen Senkung und Verdrehungen, die Erhaltung der beiderseitigen Stollen der ersten Etage — die bei der Beweglichkeit des Gebirges in Bezug auf Weite, Niveau und Richtung vielseitigen Verschiebungen ausgesetzt wären — endlich die häufigen Hülfsbauten bei Firstendurchbrüchen bei dem Abbau im Gewölberaum.

Da der Verkehr beim Baue, d. i. die Ausförderung des Gebirges und Beistellung der Materialien, größtentheils nur durch die Schachte Statt hatte (die 2 Mundlöcher bildeten nur zwei von den zwölf Angriffpunkten), so mußten in denselben die Räume für das Ein- und Ausfördern getrennt und im Ganzen größer (die Förderschachte 5 Klafter lang, 1 Klafter 3 Schuh breit, der Hauptschacht 5 Klafter 3 Schuh 3 Zoll lang, 2 Klafter breit, im Lichten gemessen) gehalten werden, um in der gegebenen Zeit den Bau vollenden zu können.

Nicht weniger schwierig in der Ausführung gestaltete sich, der Größe des frei zu machenden Raumes wegen, die Aushebung und Abbolzung des Gewölberaumes. Außer der Setzung der Decke ergaben sich im Verlaufe des Baues mehrere partielle Durchbrüche der Firste, trotz der vorsichtigsten

und mühevollsten Absteifung der letztern. Die Ursache dieser Firstdurchbrüche ist in den Sandschichten zu suchen, die in allen Höhen, von der zweiten Tiefenklafter bis unter die Schienenhöhe der Bahn hinab, in einzelnen Lagern und mehr oder weniger mächtig sich hinziehen, mit dem nahen Sandsteingebirge kommunizíren und daher häufig ganz mit Wasser geschwängert sind. Dieselben verflachen sich größtentheils gegen den östlichen Abhang der Wasserscheide und mit einem rascheren Gefälle als jenes der Bahn ist. So wie sie nur durch den Firstentrieb durchschnitten wurden, ergoß sich das Wasser in 2—3—4 Zoll starkem Strahle und brachte bald Sand, Schlamm und Gerölle mit hereingeschwemmt, wodurch im Gebirge sich hohle Räume bildeten, die wieder durch die nachstürzenden höhern Schichten eingenommen wurden, bis sich endlich die Wirkungen dieser Entleerung selbst an der Erdoberfläche durch trichterförmige Einstürze von 4 bis 5 Klafter obern Durchmesser und 8 bis 10 Fuß Tiefe äußerten. Die Gewältigung eines solchen Bruches und die Versicherung der eingegangenen Firste und Brust erforderte häufig 2 bis 3 Wochen lang die unabläßigste Anstrengung. In einzelnen Fällen mußten z. B. mitten im Betriebe der westlichen Strecken vom Hauptschacht und Förderschacht der Weiterbetrieb ganz eingestellt und die Arbeitskraft jener des entgegenstehenden Ortes zugewendet werden, da man die gegen den Ort zu fallenden Sandlager vor sich hatte, die ohne Gefahr nicht mehr angegriffen werden durften. Die gewöhnlichen Folgen eines solchen Bruches waren, daß die letztern Sparrenwerke — oft 3, 4, 5 — sämmtlich aus ihrer Lage gebracht und sammt der Sparrenbockzimmerung gebrochen wurden, was natürlich ein Eingehen der Brust, Firste und Ulmen nach sich zog, wobei die Hölzer so in einander verschoben wurden, daß man beim Weiterbetrieb solcher Strecken oft nur mit Mühe den ursprünglichen Zweck und die Bestimmung der einzelnen Theile zu erkennen vermochte.

Die gewölbte Brücke über die Trebowka bei Hüllbetten hat eine lichte Weite von 19 Klaftern; ihr Bau war mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden und es mußte der Bach abgeleitet werden, um die Brückenpfeiler gründen zu können. Bei Wildenschwert mußten auf einer Strecke von 400 Klafter mehrere bedeutende Objekte ausgeführt werden, welche durch den Einfluß der Trebowka in den stillen Adlerfluß und durch die Offenhaltung des Verkehrs bedingt wurden. Ein über die Trebowka führender Viadukt steht einerseits mit einer 28 Klafter langen Wandmauer und der Ueberfahrt der Straße nach Landskron, andererseits mit einer zweiten, 32 Klafter langen Wandmauer und einer Brücke über den Mühlbach in ununterbrochener Verbindung. Dieses Bauwerk hat eine Länge von 107 Klaftern.

Ueber den stillen Adlerfluß führen von Wildenschwert bis Chotzen mit einer Gesammtlänge von 141 Klaftern sechs Brücken, von welchen fünf von Holz erbaut sind. Die sehr bemerkenswerthe erste Brücke mit 23 Klaftern Länge ist gewölbt; ihr Bau veranlaßte die Regulirung des Adlerflusses bei und unterhalb Wildenschwert, wie überhaupt dieser Fluß auf sechs Strecken bedeutenden Korrektionen unterzogen werden mußte.

In dem weitern Lauf der Bahn erreicht man den Felsentunnel bei Chotzen, der 131 Klafter lang ist, hinsichtlich seiner Ausführung aber nicht so viele Schwierigkeiten bot als jener bei Triebitz, jedoch wegen der lockern Beschaffenheit des Gesteins mit Mauern ausgefüttert und überwölbt werden mußte.

Zwei gewölbte Brücken mit 12 Klaftern, eine gewölbte mit 16 Klaftern, so wie eine hölzerne Brücke mit 16 Klaftern Länge führen über die Lauczna.

Von den bis Pardubitz errichteten zahlreichen Bauobjekten verdient nur besondere Erwähnung die unweit Pardubitz über die Chrudinka führende Brücke von drei Oeffnungen von je 8 Klafter lichter Weite, mit deren Bau die Regulirung dieses Flusses verbunden war.

Auf der Bahnstrecke von Pardubitz bis Prag sind 134 Wegeübergänge und Durchlässe, darunter 19 in Verbindung mit Durchfahrten und 16 Brücken erbaut worden, von welchen letztern die Brücken über den Daubrawafluß mit 12 Klaftern und die über den Kleinarkabach mit 24 Klaftern Länge, ferner die Brücken über den Poklabach und die 15 Klafter lange über den Wegowkabach als die bedeutendsten hervorzuheben sind. Von den sieben erbauten Viadukten sind die bemerkenswerthesten bei Wale, bei Elbe-Teinitz und bei Auwal, welcher letztere das wichtigste Bauwerk dieser Art auf der in Rede stehenden Bahnstrecke ist.

Der auf einem Pfahlrost gegründete und mit mancherlei Schwierigkeiten zu erbauen gewesene Viadukt bei Wale besteht aus fünf Bogen, von denen zwei als Durchfahrten dienen. Der auf einem liegenden Rost gegründete Viadukt bei Elbe-Teinitz besitzt 3 Bogen.

Am 15. April 1844 begann der Bau des Viadukts bei Auwal und schon am 30. November 1844 setzte der Erzherzog Stephan den Schlußstein der Gewölbe. Auch dieses Bauwerk mußte bei der schlechten Beschaffenheit des Baugrundes theils auf Pfahlrost, theils auf liegendem Rost gegründet werden.

Die meisten auf der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag bestehenden Bauobjekte des Unterbaues wurden aus Sandsteinquadern ausgeführt und machen sämmtlich durch richtige Anordnung der Verhältnisse und solide, dabei mit einer gewissen Nettigkeit verbundene Ausführung einen angenehmen Eindruck.

Die bedeutendsten Fels-Absprengungen waren außer dem bereits erwähnten Chotzener Tunnel, am linken Elbufer bei Teinitz und Kollin, in der Höhe von 17 Klaftern nothwendig und eben so in der Nähe Prags am Ziskaberge, auf dessen so steil abfallendem nördlichen Rücken nicht nur die Basis des Bahnkörpers, sondern auch die denselben stützende Anschüttung dem Felsen abgerungen und das Nachrutschen des zerklüfteten Gesteins sowohl oberhalb als auch unter der Bahn durch bedeutende Mauerwände verhindert werden mußte.

Im Ganzen umfaßt der Unterbau in runder Zahl an Erdbewegungen 1,385000, Felsensprengungen 165000, Mauerwerk mit Mörtel von Ziegeln und Steinen 35000, trockenes Mauerwerk und Ufer-Terrassirungen 13000,

Faschinenbau bei Flußregulirungen 7200 Kubikklafter und 1,680000 Kubikfuß Quadersteine.

Hinsichtlich des Oberbaues der Bahn führen wir Nachstehendes an: Vorläufig ist die Eisenbahn nur mit einem Geleise belegt, jedoch ist für die Strecke von Prag bis Biechowitz die Legung des zweiten Geleises angeordnet, und es liegt in der Absicht, dieses zweite Geleis nach Maaßgabe des eintretenden Bedarfs für die ganze Bahnstrecke herzustellen. Die Spurweite eines Geleises ist gleich mit der der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, 4 Fuß 8½ Zoll engl. (4 Fuß 6½ Zoll Wiener Maaß). Die Zahl der Geleise auf den Stationsplätzen und Bahnhöfen richtet sich nach dem bestehenden und noch zu erwartenden größern oder mindern Verkehr. In den Stationsplätzen fünfter Klasse ist nur ein Geleise vorhanden, in denen vierter Klasse sind drei Geleise; die Stationen dritter, zweiter und erster Klasse haben vier, fünf und noch mehr Geleise.

Für den Oberbau wurden aus Schmiedeeisen gewalzte, hochkantige, auf gußeiserne Stühle gelegte und mit eisernen Keilen verkeilte Schienen angewendet, die mit ihren Stühlen auf eichenen Querschwellen ruhen. Ueber die hölzernen Brücken und an den Ausweichen in den Stationen sind breitfüßige Schienen gelegt, welche auf den Querschwellen ganz einfach mit Hakennägeln befestigt sind und an deren Stoßfugen schmiedeeiserne Schemel angebracht wurden. Die Schienen sind größtentheils 17½, jedoch auch 15 Schuh lang; das Gewicht derselben beträgt 11½ bis 12 Wiener Pfund für den Current-Schuh Wiener Maaßes; der Preis pro Zentner auf dem Eisenwerke 9 Fl. 30 Kr. oder 6 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. Die Neigung der Schienenoberfläche gegen die Mitte der Bahn ist 1 : 16. Die einfachen Stühle haben ein Gewicht von 11 bis 12 Pfund, die doppelten von 16 bis 17 Pfund im Wiener Gewicht. Der Preis derselben pro Zentner beträgt 6 fl. 54 kr. oder 4 Thlr. 24 Sgr. Die Querschwellen sind 7 Fuß 6 Zoll lang und von der Mitte zu 2 Fuß 6 Zoll von einander entfernt. Um aus dünneren Stämmen möglichst kantige, vom Splint befreite Schwellen gewinnen zu können, erhielten dieselben auf ihrer oberen Fläche eine geringere Breite als auf der unteren, nämlich bei 6 Zoll Dicke oben 6 Zoll und unten 1 Fuß Breite. Auf den Strecken, welche zuerst in Angriff genommen wurden, kamen außerdem unter jede Stoßschwelle, der Richtung der Schienen entsprechend, zwei Unterlagshölzer von 3 Fuß Länge, 6 Zoll Dicke und 1 Fuß Breite zu liegen. Späterhin wurden jedoch dieselben fortgelassen.

Der ganze Oberbau ist in ein Schotterlager gebettet, dessen Höhe in den Einschnitten 2 Fuß 3 Zoll, in den Aufdämmungen aber 1 Fuß 9 Zoll beträgt. Der untere Theil der Bettung, auf welche nämlich die Schwellen zu liegen kommen, besteht aus gröberen, der obere Theil, welcher die Schwellen bedeckt, aus kleineren Geschieben oder geschlagenen Steinen. Die ganze Schottermasse ist zu beiden Seiten mit 2 Fuß breiten Banketten von Erde gefaßt, und kleine Abzugsgräben, in Entfernungen von 3 bis 4 Klaftern, führen das in der Schottermasse sich sammelnde Tagwasser nach beiden Seiten durch die Bankette ab.

Die Entfernung eines Geleises vom andern beträgt zwischen den äußern Schienenrändern $7\frac{1}{2}$ Fuß. Beim Legen der Schienen in Krümmungen wird, mit Berücksichtigung der Zentrifugalkraft der Züge, die äußere immer etwas höher gehalten als die innere, und zwar beträgt diese Erhöhung bei einem Krümmungshalbmesser von

500	Fuß	2	Zoll	7	Linien,
900	=	1	=	6	=
1200	=	1	=	$2\frac{1}{3}$	=
2000	=	0	=	$8\frac{1}{2}$	=
3000	=	0	=	$6\frac{1}{2}$	=
4000	=	0	=	$4\frac{1}{3}$	=
5000	=	0	=	$3\frac{1}{3}$	=

wobei eine Geschwindigkeit von 4 bis 5 Meilen in der Stunde vorausgesetzt ist. Ebenso wird in Krümmungen von weniger als 2000 Fuß Halbmesser die Spurweite um 2 bis 4 Linien vergrößert, um die Reibung der Spurkränze an den Schienen zu vermindern.

Ausweichbahnen wurden, je nach Umständen, mit 60 bis 1000 Klafter Halbmesser angelegt. Im ersten Falle beträgt deren Länge in gerader Linie 23,5, im zweiten 30,5 Klafter. Der bewegliche Theil der Ausweichung besteht in einer einfachen beweglichen Schiene von der Form ⊥. Dieselbe ist, anstatt eines Charniers, an ihrem einen Ende mit je 4 Hakennägeln in zwei Unterlagsplatten festgehalten und nur vermöge ihrer Biegsamkeit verrückbar. Die Ausweichschienen gleiten auf schmalen eisernen Unterlagsplatten, welche auf einer breiten Längenschwelle befestigt sind, während diese ihrerseits mit den unterliegenden Querschwellen zu einem Rost verbunden ist. Die Kreuzungsstücke werden durch gebogene Schienen und Gegenschienen in Stühlen gebildet und ruhen wie der übrige Oberbau auf Querschwellen. Die Ausrückständer sind von der einfachsten Art und bestehen in einem vertikalen, senkrecht auf die Bahnachse zu bewegenden Hebelarme, an dessen oberem Ende eine runde Signalscheibe befestigt ist, aus deren Neigung von oder zu der Mitte der Bahn der Maschinenführer die Stellung der Ausweichung entnehmen kann. An anderen Orten finden sich Ausrückständer mit horizontaler Bewegung, bei denen über der Signalscheibe für den Nachtdienst eine Laterne angebracht ist.

Von den Bahnhöfen ist der zu Prag von sehr bedeutender Ausdehnung, welche durch die Bedeutung des Verkehrs, der einst daselbst Statt finden dürfte, wenn die Entwickelung nicht allein des österreichischen, sondern auch des ganzen deutschen Eisenbahnnetzes seine Vollendung erreicht haben wird, vorgeschrieben wurde. Der für den Bahnhof erwählte Platz befindet sich zum Theil zwischen der Florenz-, der Reiter- und der Pflastergasse im innern Stadtraume und zum Theil außerhalb der Wallmauer der Stadt, jedenfalls aber an einem sehr günstigen Platze, denn er ist der geeignetste zur Verbindung mit der nach Dresden zu führenden Bahn; er liegt ferner in der Nähe der Mauth- und Postgebäude, der Tabakmagazine und vieler anderer öffentlicher Gebäude, und ist endlich nicht den verheerenden und oft wiederkehrenden Ueberschwemmungen der Moldau ausgesetzt. Durch die Festungsmauer der

Digitized by Google

Stadt, welche an dem betreffenden Theile ganz niedergerissen und mit sechs großen Thoren — von denen die drei südlichen für den Personen-, die drei nördlichen aber für den Waarenverkehr bestimmt sind — wieder neu aufgeführt wurde, ist der Bahnhof in zwei Theile getheilt, welche mit dem Hauptzollamt sehr zweckmäßig in unmittelbare Verbindung gebracht sind, indem man zwei Bahngeleise, welche in dem großen Hof des Hauptzollamts und der Postverwaltung auslaufen, im Niveau des Straßenpflasters von der Ankunftshalle aus quer durch die Reitergasse und mitten durch die Hausgärten gelegt hat. Die ganze Länge beider Bahnhöfe zusammen beträgt an 350 Klafter, die Breite 80 bis 100 Klafter.

Der innere Bahnhof, zu welchem der Grund ungefähr ½ Million Fl. K.-M. kosten wird und wozu die Stadt 100000 Fl. beisteuert, enthält das Aufnahmsgebäude mit der Abfahrtshalle und das Ausgangsgebäude mit der Ankunftshalle, welche beide durch eine Gallerie mit einander verbunden sind; ferner zwei Waarenmagazine, von denen eins für die abgehenden, das andere aber für die ankommenden Frachten bestimmt ist. Zwischen den genannten Thoren an der neuen Festungsmauer sind geräumige Wagenremisen angebracht. Im äußern Bahnhofe befinden sich: die Wasserstation oder das Heizhaus, drei Remisen für Personenwagen, eine Remise für Lokomotive, ein Brennmaterial-Depot und endlich die große Maschinen- und Reparaturenwerkstätte. Den Platz zu dem letzteren Bahnhofe außerhalb der Stadtmauer schenkte die Stadt, mit Ausnahme eines kleinen Theils, der mit den darauf stehenden Privatgebäuden eingelöst werden mußte. Die nöthige Fläche mußte zum Theil durch eine sehr starke Ausgrabung, zum Theil durch eine nicht minder bedeutende Auffüllung gewonnen werden. Schon beim Anblick dieser Planirungsarbeiten erhält man eine Idee von der Großartigkeit der Anlage, und in der That dürfte nicht so leicht ein Bahnhof zu finden sein, dessen Herstellung mit einem größeren Aufwande von Arbeitskraft und Geld verbunden war, als der Prager in Anspruch nahm.

Durch die Anordnung, daß die Räume, welche für die Aufnahme, so wie für den Abgang der Güter, und die, welche für die Reisenden bestimmt sind, getrennt angebracht wurden, entsteht der Vortheil, daß in dem Bahnhofe zu gleicher Zeit mehrere Trains ankommen und von demselben abgehen können, ohne daß dadurch die Ordnung im geringsten gestört würde.

Das Aufnahmsgebäude besteht aus einem zwei Stock hohen Mittelgebäude mit zwei ebenerdigen Flügeln. Der Eingang ist von der Pflastergasse durch ein großartig angelegtes Vestibule, an dem links die Kassen und die Lokale für die Billetabnahme, rechts aber die Portierswohnung und die nach den oberen Etagen führenden Haupttreppen liegen. Vom Vestibule aus gelangt man in einen 26 Klafter langen und 14 Fuß breiten Verbindungsgang, welcher der Länge nach an die für die Aufgabe des Gepäcks bestimmten Räume stößt, an welche sich links die Gepäckkasse und rechts ein Geschäfts-Depot anschließt, von dem aus man unmittelbar in die Abgangshalle eintreten kann. An diesen Verbindungsgang stößt auch noch links ein Boudoir für Damen und rechts ein geräumiges Packzimmer. Die Wartsäle erster und zweiter Klasse der Reisenden befinden sich im ebenerdigen linken Flügel, wäh-

rend sich die für die dritte Klasse in dem rechten Flügel befinden, zu welchen Räumen man mittelst zweier 18 Klafter langen Gänge, welche links und rechts eine Verlängerung des Mittelganges bilden, gelangen kann. Die Aborte für Männer und Frauen liegen am äußersten Ende dieser Gänge. Das Zimmer für die Kondukteure stößt im rechten Flügel an den Wartsaal der dritten Klasse. An die Wartsäle legt sich die 64 Klafter lange und 6 Klafter breite Abfahrtshalle an. Der gesammte Flächenraum für die Abfahrtslokalitäten beträgt nahe an 1000 Quadratklafter. Im ersten Stocke des Mittelgebäudes befinden sich Reservelokale für größere Funktionen und 8 Räume für Kanzleien. Das zweite Stockwerk enthält Kanzleien und Wohnungen für den Hauptexpeditor und für den Kanzleidiener.

Das Ankunftsgebäude ist ein zwei Stock hoher Bau mit einem Erd- und einem Halbgeschoß.

Die Ankunftshalle, welche, wie die Abfahrtshalle, 64½ Klafter lang und 6 Klafter breit ist, steht durch eine Gallerie mit der Untersuchungshalle in Verbindung. Aborte für die Reisenden liegen am äußersten Ende derselben. Von der Untersuchungshalle kommt man in das erste Vestibule und von da in einen mit Glas überdeckten Hof, von wo man in ein zweites Vestibule tritt, welches in die Reitergasse führt. Der mit Glas überdeckte Hof hat für die Reisenden die Bequemlichkeit, daß sie trockenen Fußes bis zu den vor dem Ankunftsgebäude in der Reitergasse stationirten Wagen gelangen können. Beim Ausgange aus dem Vestibule ist rechts das Paßbureau und die Wachtstube für die Polizeimannschaft; links die Linienamtskasse mit Bureau und beim Ausgange die Wachtstube für die Finanzwache u. s. w. Die Anordnung des Halbgeschosses geschah, um dem Vestibule ein richtiges Verhältniß zu geben und die für die architektonischen Dekorationen passende Höhe zu erhalten. Es enthält die Wohnungen für die Amtsdiener. Die erste Etage enthält die K. K. Betriebs-Inspektions-Kanzleien, die Wohnung des in Prag stationirten K. K. Staatseisenbahn-Oberingenieurs, des Ingenieur-Assistenten u. s. w.

Die übrigen Bahnhöfe auf der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag haben im Allgemeinen folgende Anordnung. In denen zweiter und dritter Klasse befinden sich zwei Wartsäle für die Reisenden und die Wohnungen für Maschinenführer und Oberwerkmeister, so wie mechanische Werkstätten; außerdem sind in den Stationen zu Hohenstadt, Landskron, Sichelsdorf, Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Neu-Kollin und Böhmisch-Brod Remisen zur Unterbringung der nöthigen Hülfs- und Reservemaschinen. In den Bahnhöfen vierter Klasse bestehen, außer einem Wartzimmer für Reisende, ein Kassenlokal und zwei Wohnungen für die Expeditions- und für die technischen Beamten.

Für das Betriebspersonal der K. K. Postverwaltung sind in den Stationen Hohenstadt, Triebitz, Pardubitz und Kollin die nöthigen Lokale zu den Bureaux und den Wohnungen vorhanden.

Für die mit der unmittelbaren Aufsicht über die Bahn beauftragten Bahnwächter sind auf der ganzen Strecke von Olmütz bis Prag 213 Wächterhäuser erbaut; außerdem aber befinden sich auf jedem Stationsplatze zwei Wohnungen für Bahnhofswächter.

Ueber die bemerkenswerthesten Bauwerke auf der Zweigbahn von Brünn nach Böhmisch-Trübau führen wir Nachstehendes an: Die schwierigste Bahnstrecke ist die zwischen Brünn und Blansko, indem auf einer Strecke von drei Meilen außer bedeutenden Felseneinschnitten 10 Tunnel im Urgebirge, welche in einer Gesammtlänge von 1140 Klafter projektirt waren, jedoch auf eine Länge von 902 Klafter reduzirt werden sollen, ausgeführt werden müssen, nämlich:

1ster bei Obrzan, 180 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 150 Klafter Radius und in einer Steigung von 1 : 500.

2ter etwas weit hinter nach Billowitz zu, 110 Klafter lang; liegt ebenfalls in einer Kurve von 150 Klafter Radius und in derselben Steigung.

3ter unterhalb Hradeck, 100 Klafter lang; ist geradlinig und liegt in einer Steigung von 1 : 250.

4ter ebendaselbst, 100 Klafter lang; ist geradlinig in einer Steigung von 1:250.

5ter bei Hradeck, 60 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 200 Klafter Radius und in einer Steigung von 1 : 200.

6ter durch den Uskokuberg, 60 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 200 Klafter Radius.

7ter bei Kolonade, 80 Klafter lang, ist geradlinig und liegt in einer Steigung von 1 : 200.

8ter bei Nowy-Hrad, 220 Klafter lang, ist geradlinig und liegt in einer Steigung von 1 : 200.

9ter bei Raspoliskach, 160 Klafter lang, ist geradlinig in einer Steigung von 1 : 250.

10ter ebendaselbst, 70 Klafter lang, liegt in einer Kurve von 200 Klafter Radius und einer Steigung von 1 : 250.

Die andere Bahnstrecke von Blansko bis Schirmdorf zerfällt in zwei Abtheilungen, und zwar in die I. von Blansko bis Brüsau, 4 Meilen 1832 Klafter lang, und in die II. von Brüsau bis Schirmdorf, 3 Meilen 3016 Klafter lang. Die einzelnen Arbeitsgattungen und die dafür berechneten Kosten bestehen summarisch in Folgendem:

	I. Abtheilung.		II. Abtheilung.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Erdaushebung, Felsensprengung und Erdanschüttung im Betrage von	252760	53	712017	27
Stützmauern	153497	50½	158836	20
Brückenbau	253017	21	256132	—
Tunnelbau	—	—	116415	52
Flußregulirung	134123	20	2351	44
Zusammen in K.-M.	693399	24½	1,245753	23

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Zum Betriebe der Staatseisenbahn von Olmütz bis Prag sind vorläufig 48 Lokomotive von 60 bis 40 Pferdekraft bestimmt, unter denen sich 24 aus der rühmlichst bekannten Maschinenfabrik von John Cockerill zu Seraing

durch besonders gute Konstruktion in allen Verhältnissen und solide Ausarbeitung auszeichnen. Lobenswerth ist das Streben des Maschinenfabrikanten Herrn Prevenhuber zu Wiener Neustadt, durch die Güte seiner Produkte zu beweisen, wie nahe er bereits den auf einer höhern Stufe der Ausbildung stehenden gleichartigen Etablissements Englands und Belgiens gekommen ist, und die von ihm gelieferten 16 Lokomotive geben befriedigende Resultate; noch lieferten Norris und Mayer 22 Lokomotive von bekannt guter Konstruktion. Die Cockerillschen Lokomotive sind von schwerer Bauart, haben Räder mit einem Durchmesser von 4 Schuh, Zylinder mit 15 Zoll und einen Kolbenhub von 22″; ihre bemessene Last auf der horizontalen Bahn beträgt 6000 Zentner, mit einer Geschwindigkeit von 3 Meilen per Stunde; bei den Probefahrten leisteten sie aber bedeutend mehr. Prevenhubers Maschinen sind leichter konstruirt, haben Triebräder von 5 Schuh und Zylinder von 13 Zoll Durchmesser, dann einen Kolbenhub von 22″, legen in einer Stunde auf horizontaler Bahn mit 4000 Zentner 4 bis 5 Meilen zurück; erstere werden daher zu Lastentransporten, letztere zu Personenzügen verwendet. Sämmtliche Maschinen sind nach dem amerikanischen Systeme mit veränderlichem Dampfdrucke (Expansion variable) erbaut und mit dem Klein'schen Funkenapparat versehen. Sie sind zur Heizung mit Holz und mit Kohlen eingerichtet, doch wird vorläufig nur die Heizung mit Holz in Anwendung gebracht. Unter den im Gebrauch stehenden Tendern verdienen die aus der Fabrik des Herrn Speiker, Wien am Tabor, durch ihre feste Bauart und reine Arbeit, besonders durch kaum bemerkbare Vernietung der Bleche, volle Anerkennung.

Die Wagen sind achträdrig und in drei Klassen getheilt, von denen die der ersten und zweiten Klasse für 48, die der dritten Klasse aber für 64 Personen eingerichtet sind. Sie gingen aus den Wiener Werkstätten des Herrn Daniel Haindorfer, des Herrn Johann Spiering, des Herrn William Norris und der Herren Kraft, Moser und Angeli hervor. Sie bieten den Reisenden jede mögliche Bequemlichkeit und die Wagen erster Klasse entsprechen durch ihre Eleganz und zweckmäßige Einrichtung vollkommen allen Anforderungen; der aus den Fabriken von Spiering Moser u. Kraft hervorgehenden Klassenwagen erwähnen wir besonders wegen ihrer vorzüglich soliden Arbeit. In den Stationen erster, zweiter, dritter und vierter Klasse und in der Station Hochstein, der fünften Klasse, sind Wasserstationen angelegt. In den Stationen erster und zweiter Klasse wird das Wasser mit Pumpwerken, die durch Dampf in Bewegung gesetzt werden, in den kleinern Stationen aber durch Handpumpen in die Wasserbehälter geleitet. An allen diesen Wasserstationen werden die Tender mittelst gußeiserner Krahne gespeis't.

Für die vorkommenden nöthigen Reparaturen an den Maschinen und Wagen sind Werkstätten in den Stationen Hohenstadt, Landskron, Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Kollin und Böhmisch-Brod eingerichtet. Die Haupt-Werkstätte befindet sich in dem Bahnhofe zu Prag, welcher mit allen, dem gegenwärtigen Standpunkte der Mechanik entsprechenden Hülfsmaschinen gehörig ausgestattet ist.

Die Betriebsübernahme von Seiten der Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-

Nordbahn ist durch den Vertrag auf fünf Jahre, vom Tage der Eröffnung der Bahn an, sicher gestellt. Die wesentlichsten Bedingungen desselben sind folgende:

Die Bahn sowohl als der sämmtliche **Fundus instructus**, die Reserve-Bestandtheile für den Fahrbetrieb, als auch die Materialien für Auswechselung des Oberbaues, die Einrichtung der Werkstätte, der Stations- und Wächterhäuser, werden von der Staatsverwaltung der obigen Gesellschaft im vollkommenen Zustande übergeben, und liegt Letzterer ob, alles dieses in gutem Zustande zu erhalten.

Für die Besorgung der Administration der Betriebs-, Magazins- und Speditionsgeschäfte, Ersatz des Unter- und Oberbaues für die ganze Kontraktsdauer, erhält die Gesellschaft nachstehende Preise:

a.	Für die Besorgung der technischen und Expedits-Regie per Jahr und Bahnmeile	5500 fl.	— kr.
b.	Für die Erhaltung des Unter- und Oberbaues der Stationsgebäude und Wächterhäuser per Jahr und Bahnmeile	2850 =	— =
c.	Für jede zurückgelegte Meile Fahrt bei Personenzügen	5 =	36 =
	Bei Lastzügen mit Lokomotiven II. Kategorie . . .	7 =	10 =
	= = = = III. = . . .	7 =	30 =
d.	Bei gemischten Zügen, nach Maaßgabe der Geschwindigkeit und Kategorie der Lokomotive	6 =	23 =
		7 =	10 =
		7 =	30 =
e.	Für jede Hülfsfahrt bei örtlichen Steigungen an Zugbeförderungskosten per Hülfslokomotive durchschnittlich	4 =	48 =
f.	Für die Erhaltung eines zweiten Geleises per Jahr und Meile	500 =	— =
g.	Für die Vorbereitung des Dienstpersonals und für die erste Uniformirung, für jede in Betrieb zu nehmende Bahnmeile von Olmütz bis Prag	1000 =	— =
h.	Für die weitere Strecke per Meile	600 =	— =
i.	Für die Auslagen während der Zeit von der Aufstellung des Personals auf den betreffenden Posten bis zur Eröffnung des Betriebs, nämlich für die Konservation der Bahn und Gebäude, für die Erhaltung des Personals, für die Beischaffung der kleinen Betriebskosten per Tag und Meile	29 =	— =
k.	Nebstdem für jede Meile Fahrt, welche zur Erprobung der Bahn oder Betriebsmittel zurückgelegt wird	5 =	50 =
l.	Für jede weniger gemachte Fahrtmeile als die festgesetzte Fahrordnung vorschreibt, wird extra bezahlt . .	2 =	21 =
m.	Sollte auf einige Zeit der Verkehr ganz eingestellt werden, so werden nicht nur die Erhaltungs- und Regiekosten geleistet, sondern für jede weniger gefahrene Meile als die Fahrordnung vorschreibt, noch vergütet	2 =	21 =

n. Bei Nachtfahrten, außer den gewöhnlichen Zugbeförderungskosten, für jede in der Nacht gemachte Meile noch 1 fl. 6 kr.
o. Für jede Meile Fahrt mit dem Schneepfluge . . . 5 „ 44 „
p. Und wenn der Schneepflug mehr als eine Maschine erfordern sollte, für jede Maschine . . . . . . 4 „ 48 „
q. Für eine Meile Hülfsfahrt bei außerordentlichen Fällen 5 „ 44 „
r. Für die Mühewaltung bei der Besorgung des gesammten Betriebs-Geschäftes 3 Prozent von der für Rechnung der Staatsverwaltung einzuhebenden Brutto-Einnahme von den gepachteten Strecken; endlich
s. Einen unverzinslichen Vorschuß von 10000 fl. K.-M. für jede Bahnmeile als Betriebskapital. Für diesen Vorschuß hat der Freiherr von Rothschild, auf das Ansuchen der Direktion der Gesellschaft, mittelst eines Reverses die Garantie zu leisten sich bereit erklärt.

i. Fahrordnung, Tarif.

Die regelmäßige Personenfahrt auf der nördlichen Staats-Eisenbahn von Olmütz bis Prag begann im Zusammenhange mit den Fahrten auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn am 1. September 1845. In der ersten Zeit gingen von den Endpunkten Wien und Prag täglich zwei Fahrten, Morgens und Abends, ab, man stellte jedoch vom 11. September an die Morgenfahrt ein und begnügte sich mit der Abendfahrt. Außer diesem Personenzuge geht zwischen Prag und Pardubitz an Sonn- und Festtagen, so wie an Donnerstagen Morgens, ein Separatzug nach beiden Richtungen ab. Es war projektirt und wurde versucht, die ganze Strecke von Prag bis Wien in 16 Stunden 15 Minuten, den Aufenthalt auf den Zwischenstationen mit eingerechnet, zurückzulegen. Nach den ersten sechs Tagen zeigte es sich jedoch, daß wohl die Fahrzeit zugehalten werden konnte, der auf den Zwischenstationen bewilligte Aufenthalt von 4 Minuten aber, zur Aufnahme von Reisenden, Abfassen von Holz und Wasser, Auf- und Abpacken des Gepäcks ꝛc. zu kurz war, und die Züge mußten sich um so mehr verspäten, da der früher auf die Station, auf welcher die von Prag und von Wien abgehenden Trains sich begegnen sollten, gelangende Zug den in entgegengesetzter Richtung kommenden erst erwarten mußte; eine Verspätung, die einem wie dem andern gleich fühlbar war. Durch Zugabe einer Stunde Fahrzeit und Veränderung der Fahrordnung für die Staatsbahn wird die bestimmte Zeit genau eingehalten und können solche Uebelstände nicht mehr eintreten. Die Fahrordnung der Nordbahn bleibt unverändert und so eingeleitet, daß am Verbindungspunkte der Staats- mit der Nordbahn durchaus kein Zeitverlust entsteht.

Von Wien bis Prag und umgekehrt wird in I. Klasse 21 fl. 6 kr., in der II. 13 fl. 3 kr. und in der III. 9 fl. 4 kr. bezahlt.

2. Prag-Dresdener Eisenbahn.

(Seite 40.)

Der Bau der Bahn ist im Laufe des Jahres 1845 auf der Bahnstrecke von Prag bis Kralup in Böhmen, in einer Länge von 3⅞ Meilen oder

Digitized by Google

13518,5 Wiener Klafter, in Angriff genommen worden, und somit der Anfang zum Beginn des Baues der Bahn gemacht. Da von Sachsen bis zur böhmischen Grenze jetzt ebenfalls ernstliche Anstalten zum Angriff des Baues gemacht werden, so hofft man, denselben plangemäß im Jahre 1847 zu vollenden.

Die genannte Bahnstrecke beginnt in dem Bahnhofe zu Prag, indem sie zunächst der Courtinenmauer zwischen dem Spittel- und Neuthore, mittelst einer Krümmung von der an die Krenischen Anlagen und den Ziskaberg angelegten Wiener Bahn sich trennt, und dann in gerader Linie die Vorstadt Karolinenthal, die Hetzinsel und die Moldauarme, mittelst eines großen Viadukts und zweier Brücken, jenseit Bubna übersetzt. Von da an verfolgt die Bahn das durch schroffe Felsen eingeengte Moldauthal, indem sie sich an das linke Ufer dieses Flusses anschmiegt und mittelst einer Reihe von Krümmungen, die Ortschaften Owenec, Podbaba, Selz, Rostok, Letek, Libsic und Dolan zur Linken lassend, rechts über Holesowic die Ortschaft Kralup erreicht.

Die einzelnen Arbeiten und die dafür veranschlagten Kosten bestehen summarisch in Folgendem.

1. Für Erdbewegung und Felsensprengung . . .		942598 fl. 28 kr.
2. An Bauobjecten, und zwar:		
a. Für die beiden Viadukte durch das Karolinenthal und über die Moldauinseln sammt Mühlarmen	486077 fl. 48 kr.	
b. Für die beiden großen Moldaubrücken	1,021525 „ 31 „	
c. Für sonstige Brücken und Durchlässe	301815 „ 58 „	
Zusammen . . .		1,809419 „ 17 „
worunter auch das Wasserschöpfen mit dem Betrage von 78090 begriffen ist.		
3. An Stützmauern		150773 „ 40 „
4. An verschiedenen Arbeiten, als: Pflasterungen, Steinwürfen, Wege-Verlegungen, Gräben-Ausmauerungen, Absperrungen rc.		323215 „ 33 „
Im Ganzen		3,226006 fl. 58 kr.

Da der Unterbau dieser kurzen Strecke schon einen so bedeutenden Aufwand erfordert, so kann man sich leicht einen Begriff machen, was die ganze Bahn bis zur sächsischen Grenze kosten wird, wenn man berücksichtigt, daß auf der weiteren Bahnlinie sich ebenfalls sehr bedeutende Terrainschwierigkeiten in den steilen Felsufern der Elbe darbieten. Die Bahn verfolgt nämlich das linke Ufer der Moldau bis zum Einfluß in die Elbe, zieht sich ebenso an diesem Flusse bis zur sächsischen Grenze fort, wo sie bei Niedergrund hinter Tetschen in die von Dresden hierher zu führende Bahntrace einmünden wird.

Im September 1845 wurde lebhaft im Baumgarten bei Prag, welchen die Bahn seiner Länge nach durchschneidet, gearbeitet. Ein Damm war von

dem Eintritte bei Holesowic bis zu der Anhöhe oberhalb der Kaisermühle, wo die Bahn den Baumgarten wieder verläßt und am Ende der Butscheker Anlagen vorbei dem Dorfe Podbaba zueilt, schon ausgesteckt. Ebenso sind bei der Podbaba und bei Rostok schon die Felsstücke bezeichnet, welche zum Behufe des Bahnbaues gesprengt oder gebrochen werden sollen.

3. Wien=Baiern.

(S. 45.)

Wie man als ganz zuverlässig vernimmt, so soll mit dem Bau dieser Bahn bald werkthätiger Ernst gemacht werden. Das Fortschreiten der baierischen Eisenbahnen muß eine Fortsetzung in östlicher Richtung nach der österreichischen Kaiserstadt nun erwünscht machen, und es sollen hierüber von Seiten der baierischen Regierung die bezüglichen Eröffnungen bereits geschehen sein, weshalb man der vollständigen Auslegung der Tracen an beiden Donau-Ufern baldigst entgegensieht.

Ueber die Richtung der Bahn nach Salzburg, die nicht blos kommerziell und finanziell, sondern auch in strategischer Bedeutung in Betracht gezogen werden muß, können natürlich nur bloße Muthmaßungen aufgestellt werden. Vielleicht wird man das rechte wie das linke Donaugebiet zugleich berücksichtigen, mittelst Ueberschreitung des Stroms bei Krems, um das Tullnerfeld zu gewinnen, wo der Bau erleichtert wird, und durch die Fortsetzung der Bahn nach Linz auch die Verbindung mit den dortigen Befestigungen sich zweckdienlich herausstellt.

4. Wien=Triest.*)

a. Geschichte der Bahn.

Da die erste Abtheilung der Bahn oder die Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag, in der Richtung der in den Jahren 1840 und 1841 unter der oberen Leitung des damaligen K. K. Hofbaurathes, nunmehrigen K. K. Hofrathes Francesconi kunstvoll erbauten neuen Kommerzialstraße über den Semmering in einer Länge von zwei Meilen, der vielen technischen Vorstudien wegen, welche die Ersteigung dieses in seiner geringsten Elevation 3066 wien. Fuß über der Meeresfläche messenden Grenzberges erforderten, wie es zu erwarten stand, nicht so schleunig zu einem entsprechenden Endresultate führen konnten, so wurde die zweite Abtheilung, von Mürzzuschlag über Grätz bis Neudorf, mit aller Kraft in Angriff genommen.

Für diese Strecke, so wie für sämmtliche auf 60 Meilen Länge im Bau begriffenen Abtheilungen der K. K. Staats-Eisenbahnen, sind alle technischen Arbeiten unter dem Einflusse des K. K. General-Direktors, Hofrathes Francesconi, angefertigt worden.

Der K. K. Inspektor Dr. Karl Ghega, welchem nach seiner Rückkehr

*) Bei der Beschreibung des vollendeten Theils der Bahn haben wir Mehreres den vom Architekten Amédée Demarteau zusammengestellten „Statistisch-topographischen und technischen Notizen über die K. K. Staats-Eisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Grätz" entnommen.

von seiner, auf Antrag der General-Direktion allerhöchst genehmigten Reise nach Amerika zur Besichtigung der dortigen Eisenbahnen, die obere Leitung und Aufsicht aller auf der südlichen Staatsbahn vorkommenden Bauarbeiten von der General-Direktion übertragen worden ist, überwachte von jener Zeit an die Ausführung und Vollendung des ganzen Baues, welcher, was den Unter- und Oberbau und die Kunstbauten anbelangt, unter der leitenden Wirksamkeit des K. K. Ober-Ingenieurs Johann Fillunger, durch den Bau-Unternehmer Felice Tellachani zu Stande gebracht wurde. — Die Stationsgebäude, Bahnhöfe und Wächterhäuser, wozu der K. K. Ober-Ingenieur Moritz Löhr die Projekte verfaßte, wurden unter dessen Obsorge durch verschiedene Bau-Unternehmer ausgeführt.

Nachdem im Mai 1844 der Unterbau auf der Bahn von Mürzzuschlag bis Grätz vollendet war, wurde mit der Legung des Oberbaues begonnen und dieser so weit hergestellt, daß vom 16. September an Probefahrten auf verschiedenen Theilen der Bahn gemacht werden konnten.

Die Probefahrten fielen so genügend aus und die Solidität der Bahn bewährte sich solchergestalt, daß die Eröffnung der Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Grätz am 21. Oktober geschehen konnte.

Die großartigen Arbeiten auf der Bahnstrecke von Grätz über Marburg bis Cilli schreiten mit einer Sicherheit und Gleichförmigkeit fort, welche die sicherste Bürgschaft geben, daß dieselbe bis zum Schlusse des Jahres 1845 dem Verkehre übergeben werden kann. Die Richtung der Strecke von Cilli bis Laibach ist nach langen und schwierigen Vorarbeiten im J. 1844 definitiv bestimmt worden; ihr Bau wird thätig betrieben, seit Anfang des Jahres 1845. Nur für das letzte Stück dieses großartigen Bahnzuges, von Laibach bis Triest, sind die Vorarbeiten noch nicht beendet; ebenso ist noch nichts Bestimmtes in Bezug auf den Uebergang des Semmerings bekannt geworden. Nach dem jetzigen Stande der Technik kann man jedoch erwarten, daß derselbe mittelst einer Lokomotivbahn überschritten wird und so alle Verzögerungen beim Transport, die nothwendig durch die Anlegung einer Pferdebahn oder einer Bahn nach dem atmosphärischen Systeme entstehen müßten, vermieden werden. Es steht jedoch wohl zu erwarten, daß der Angriff dieses Bahntheils nicht lange mehr auf sich wird warten lassen. Bei der Energie, mit welcher der Bau der Eisenbahnen von der österreichischen Staatsregierung geleitet wird, kann man mit Sicherheit darauf rechnen, daß nach Verlauf einiger Jahre die ganze Linie von Wien bis Triest vollendet sein wird.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe. *)

A. Uebergang über den Semmering.

Die erste und größte Schwierigkeit bietet der Semmering bei Gloggnitz, ein hoher Gebirgsrücken, welcher sich von der Rax-Alpe und der Schnee-Alpe

*) Hierbei wurde ein von dem kurhess. Baukondukteur Reuße entworfener, in der Stuttgarter Eisenbahnzeitung mitgetheilter Aufsatz benutzt.

nach der ungarischen Grenze hinzieht und jenseit dieser Grenze gegen die Raab und ihre Zuflüsse sich ausästet. Von diesem geht ein schmaler Gebirgsrücken zwischen der Raab und der Mur hindurch, ganz in der Nähe von Grätz vorbei, der, zu weniger bedeutenden Höhen ansteigend, sich in zwei Gebirgszüge theilt, von denen der eine bei Ofen und Pesth, der andere aber, die Seite des Donauthales bildend, jenseit Fünfkirchen bis zur Donau sich erstreckt. So haben sich drei große Niederungen gebildet, von denen die erste die Raab zum Haupt-Entwässerungskanale hat, die andere den Plattensee und seine Abflüsse enthält und die dritte das Flußgebiet der Drau bildet.

Da der Semmering seine Wasser auf der einen Seite in die Leitha, auf der andern in die Mürz sendet, welche beide zum Gebiete der Donau gehören, so wäre dieses hohe Gebirge zu umgehen gewesen, wenn man sich zur Ueberschreitung der ungarischen Grenze hätte entschließen wollen. Auch hegte man von ungarischer Seite die Hoffnung, eben wegen des Semmerings die Bahn in das Land zu bekommen, wie dieses der Beschluß des Landtages vom Jahre 1840 über die auf ungarischem Gebiet zu begünstigenden Eisenbahnen zeigt, in welchen auch eine von Wien durch Ungarn nach Triest zu führende Bahn aufgenommen ist. Den entscheidendsten Einfluß der Führung der Trace durch Steiermark statt durch Ungarn übte jedoch die Betrachtung aus, daß nach dem Verhältnisse, in welchem Ungarn bisher zu den allgemeinen Staats-Bedürfnissen beigetragen hat und wahrscheinlich noch lange beitragen wird, die nöthigen Deckungsmittel für den Bau der Staatsbahn nicht gefunden werden konnten, daher es nur gerecht schien, auch die Vortheile dieses Kommunikationsmittels jenen Landestheilen zuzuwenden, auf deren Einwohnern die große Last des Aufwandes dafür ruhte. Um so mehr mußte dies der Fall sein, als die Stände Steiermarks der Regierung mit dem Antrage entgegenkamen: die Grundeinlösungen aus ihrem Provinzialvermögen bestreiten zu wollen. Es konnte daher, trotz der enormen Schwierigkeiten, welche der Semmering einer Eisenbahnanlage entgegenstellt, dennoch eine solche Idee selbst für den Fall in Oesterreich keinen Boden gewinnen, wenn es möglich gewesen wäre, durch eine Führung der Linie bis zu den Quellen der Raab noch die Stadt Grätz mit in den Zug zu bringen, was freilich im günstigsten Falle nur durch eine bedeutende Verlängerung der Linie hätte bewirkt werden können. Unter allen Umständen und trotz der abschreckendsten Schwierigkeiten sollte also die Eisenbahn nach Triest sich nicht nur in den österreichischen Erbländern halten, sondern auch Grätz, die Perle der schönsten Provinz Oesterreichs, direkt mit in den Zug bringen, und man scheute sich nicht, der Technik eine Aufgabe zu stellen, wie sie bisher noch nirgends in der Welt gelöst worden ist.

Schon zur Zeit des Entwurfs der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, bei welchem die Fortführung derselben nach Triest zur Sprache kam, wurde der Uebergang über den Semmering ein Gegenstand des eifrigsten Nachdenkens. Als im Dezember 1841 die Südbahn als Staatsbahn erklärt und die Richtung derselben durch Steiermark befohlen wurde, konnte man nach dem damaligen Stande der Technik bei einem Uebergange über dieses Gebirge an eine Eisenbahn für freien Lokomotivenbetrieb noch nicht denken, und nur durch

künstliche Vorkehrungen mittelst stehender Maschinen, Seilzüge oder Pferdebetrieb durfte man sie zu benutzen hoffen. Als inzwischen die Clegg'sche Luftbahn dem Eisenbahnwesen eine Umgestaltung zu versprechen und die bekannten Ausführungen dieses Systems dessen Anwendbarkeit namentlich für Gebirgsbahnen zu bewähren schienen, suchte man davon auch für die Uebersteigung des Semmering Vortheil zu ziehen. Der ursprüngliche Entwurf gründete sich auf die sehr vollständigen Vermessungen, welche zum Zwecke der neuen Straßenanlage unter der Leitung des damaligen Hofbauraths Francesconi gemacht worden waren. Seit dem Jahre 1842 wurden verschiedene Specialentwürfe gemacht, von welchen jedoch keiner auf einen freien Betrieb berechnet war, indem die damals im Gebrauch befindlichen Lokomotive zu einer Benutzung auf langen starken Steigungen mit Vortheil bekanntlich nicht anzuwenden waren.

Um die Clegg'schen Luftbahnen sowohl, als auch den Betrieb auf starken Steigungen genauer kennen zu lernen, erhielt der Ober-Inspektor Dr. Ghega, auf den Antrag der Eisenbahn-Direktion, von der Regierung den Auftrag zu einer Reise nach England und Amerika, um namentlich in letzterem Lande die Leistungen der Norris'schen Dampfwagen auf den bedeutenden Steigungen der Baltimore-Ohio- und anderen Bahnen an Ort und Stelle zu studiren. Nachdem derselbe zurückgekehrt war, wagte man es, auf den Grund der von ihm gesammelten Erfahrungen, welche die Möglichkeit eines vortheilhaften Lokomotivbetriebes auf lange anhaltenden starken Steigungen von 1 : 50 bis 1 : 60 vollkommen außer Zweifel setzten, den Entwurf einer Eisenbahn für freien Lokomotivbetrieb über den Semmering zu bearbeiten. Vor seiner Zurückkunft hatte Niemand gewagt, etwas Aehnliches in Vorschlag zu bringen, und somit hat Ghega das Verdienst, die Idee zu jenen atmosphärischen und andern künstlichen Eisenbahnanlagen beseitigt zu haben. Er erhielt von der Regierung den Auftrag, einen Entwurf zur Uebersteigung des Semmering auszuarbeiten.

Die Prinzipien, welche Ghega bei diesem Entwurfe in Anwendung gebracht hat, gründen sich, wie schon oben erwähnt worden ist, auf die bei der Baltimore-Ohio-Bahn gemachten Beobachtungen: daß die Technik im Lokomotivenbau bereits so weit ausgebildet worden und es vollständig durch Erfahrung dargethan ist, daß sowohl Steigungen von 1 : 50 bis 1 : 60 auf lange Strecken, als auch Kurven bis zu 600 Fuß Radius mit Vortheil zu betreiben sind.

Zu gleicher Zeit fühlte sich der Ingenieur und Direktor der Wien-Gloggnitzer Bahn, Schönerer, welcher inzwischen auf der langen und starken Steigung bei Gloggnitz sehr interessante Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit der Lokomotive gemacht hatte, und gestützt auf die Wirkungen der Stephensonschen Patent-Lokomotive auf der Harzburger Bahn, berufen, der Staats-Regierung ebenfalls ein Projekt über die Fortsetzung der Wien-Gloggnitzer Bahn über den Semmering vorzulegen. War Ghega bis zu einer Steigung von 1 : 50 gegangen, so glaubte Schönerer, im Vertrauen auf jene Erfahrungen und mit Rücksicht auf die rasche Entwickelung und Vervollkommnung

des Lokomotivenbaues, noch weiter gehen zu dürfen, und brachte zur Vermeidung einer allzu bedeutenden künstlichen Verlängerung und zur Umgehung mehrerer großen Schwierigkeiten, welche selbst bei einer Steigung von 1:50 noch zu überwinden waren, die Anwendung einer Steigung von 1 : 30 für freien Lokomotivbetrieb in Vorschlag, mit dem Andeuten, daß, wenn die Leistungsfähigkeit der Lokomotive bis zur Vollendung dieser Bahn noch nicht bis zu dem erforderlichen Grade gesteigert sein sollte, wozu jedoch gegründete Aussicht vorhanden sei, man vorläufig Pferde zur Fortschaffung benutzen könne.

Die unter **III** unten angeführte Linie, die Ghega für eine atmosphärische Bahnanlage vermessen ließ, fällt so ziemlich mit der von Schönerer vorgeschlagenen zusammen. Die eifrige, mitunter etwas heftige Besprechung des schwierigen Entwurfes ist für die Eisenbahntechnik von großem Vortheile und hat unter den österreichischen Ingenieuren eine geistige Anregung veranlaßt, die voraussichtlich viele günstige Resultate in ihrem Gefolge haben muß. Zunächst scheint diese Angelegenheit die österreichische Regierung bestimmt zu haben, nicht allein die in Oesterreich bereits bestehenden Lokomotivfabriken, wie die Werkstätte der Wien-Gloggnitzer Bahn, die Fabrik von Prevenhuber, Günter und Comp. in Wiener-Neustadt aufzumuntern, sondern auch die Uebersiedelung des Norris'schen Etablissements von Philadelphia nach Wien zu begünstigen.

Sehr schätzbar sind die bei Begutachtung der Entwürfe zusammengestellten Berechnungen und Erfahrungen, wenn auch erstere, besonders so weit sie sich auf den so wandelbaren Reibungs-Koeffizienten stützen, nicht durchgehends stichhaltig sind.

Bei Besprechung jenes Projektes ist unter andern auch die Behauptung aufgestellt worden, daß auf allen stärkeren Steigungen als 1 : 50, also auch auf der vorgeschlagenen von 1 : 30, beim Bergabfahren unvermeidliche Gefahr eintrete, und das Hemmen eines Zuges, selbst bei den besten Bremsvorrichtungen, unmöglich sei. Diese Behauptung stützte sich hauptsächlich darauf, daß die Lokomotive, welche nur am Tender Bremsen haben könnte, in einem solchen Falle schon einen so großen Theil der Bremsen des Wagenzuges in Anspruch nehme, daß, da die Wagen erster Klasse nicht gebremst werden, keine Bremsen zur Hemmung des Zuges selbst übrig bleiben können. Dagegen waren die Ansichten mehrerer tüchtigen Mechaniker dahin übereinstimmend, daß für die Maschine das Rückwärtsstellen der Räder jedenfalls die wirksamste Hemmvorrichtung sei, und es nur zweifelhaft bleibe, ob dieselben einigen Schaden dabei leiden würden; daß aber keinenfalls von einer Gefahr beim Bergabfahren wegen mangelhafter Bremsvorrichtungen, sondern nur davon die Rede sein könne, ob die Lokomotive einer so großen Verstärkung fähig seien, daß sie auf eine Steigung von 1 : 30 bergan mit Nutzen angewendet werden können. Was die Anwendung starker Kurven von 800 und resp. 600 Fuß Radius betrifft, so ist diese Frage bereits entschieden, denn sowohl die eröffneten als auch die noch in Ausführung begriffenen Staatsbahnen zeigen dergleichen schon in Menge.

Uebrigens sind die Erwartungen von den Resultaten des Betriebes auf

so starken Steigungen keineswegen zu hoch gespannt, indem man nur 200 Personen oder circa 300 Zentner mit Verwendung von zwei amerikanischen Lokomotiven der stärksten Gattung mit einer Geschwindigkeit von 3 Meilen in der Stunde über den Semmering zu befördern gedenkt, und also nicht mehr verlangt, als bereits auf der Harzburger Bahn mit den Stephenson'schen Patent-Lokomotiven erreicht worden ist. Wenn es freilich gelingen sollte, diese Last auch auf einer Steigung von 1 : 30 zu fördern, so könnte nicht nur die Linie bedeutend abgekürzt, sondern auch großartige Bauwerke über die schauerlichen Felsenschluchten des Semmering und damit bedeutende Kosten erspart werden.

Wir gehen nun, nachdem wir dies Allgemeine vorausgeschickt haben, zur Beschreibung der einzelnen Projekte selbst über.

Entwurf I. Bei der Fortsetzung der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn über den Semmering schien es vor Allem wünschenswerth, die ganze Bahn bis Gloggnitz zu benutzen, obgleich in die Augen fiel, daß eine Vertheilung des Gefälles von der Höhe bis nach Neunkirchen von Vortheil sein müßte. Um aber von Gloggnitz aus den 511 Klafter über der Meeresfläche hohen Sattelpunkt des Semmering mit einer Steigung von 1 : 50 bis 1 : 60 erreichen zu können, war es, auch bei der Anwendung eines 685 Klafter langen Tunnels auf der Höhe, dennoch nothwendig, die Linie durch Seitenthäler und Schluchten auf eine künstliche Weise zu verlängern, wobei eine Anzahl großartiger Viadukte bis zu 160 Fuß Höhe und außerdem 10 Tunnel von zusammen 1716 Klafter Länge erfordert werden, welche, so wie die Viadukte, zum Theil in sehr scharfen Krümmungen liegen.

Vom Gloggnitzer Bahnhof geht die projektirte Linie an der südlichen Bergwand des Schwarzauthales herauf bis vor Reichenau, wo die Breite des Thales eine Wendung nach der gegenüberliegenden Bergwand zuläßt; an dieser geht sie wieder zurück bis hinter die Burg bei Gloggnitz, dann hoch an den Bergen fort und läßt die fast senkrecht über dem Thale auf hohem, schroffen Felsen gelegene Bergfeste Klamm bei Schottwien tief unter sich, übersetzt bei dem Hofe Bollers das schauerliche Falkensteinloch, so wie weiterhin die romantische Schlucht des Adlitzgrabens, und gelangt endlich vor den tiefsten Sattelpunkt des Gebirges. Nachdem sie diesen mittelst eines Tunnels durchbrochen, senkt sie sich an der südlichen Wand des Froschnitzthales nach Mürzzuschlag herunter.

Die Steigungen, die Tunnel und Viadukte dieser Linie sind folgende:

Steigungen und Gefälle.

Visir-No.	Länge. Klafter.	Steigung. Klafter.	Verhältniß.	Erstiegene Höhe. Klafter.	Bemerkungen.
		Steigend		222,2	Bahnhof bei Gloggnitz.
1	579,9	4,8	1 : 120,8	227,0	
2	1289,5	8,6	1 : 149,9	235,6	Tunnel I.
3	1403,3	7,7	1 : 182,2	243,3	
4	250,0	0,0	horizontal	—	
5	395,8	3,8	1 : 104,2	247,1	
6	707,2	10,0	1 : 70,7	257,1	
7	1861,0	36,7	1 : 50,7	293,8	
8	150,0	0,0	horizontal	—	Tunnel II.
9	1321,0	26,1	1 : 50,6	319,9	
10	150,0	0,0	horizontal	—	
11	1568,0	30,0	1 : 52,3	349,9	
12	150,0	0,0	horizontal	—	Tunnel III. IV. V.
13	2994,0	56,5	1 : 53,0	406,4	
14	150,0	0,0	horizontal	—	
15	2631,2	51,9	1 : 50,7	458,3	Tunnel VII. VIII. IX.
16	725,9	10,2	1 : 71,1	468,5	Tunnel X.
17	150,0	0,0	horizontal	—	
		Fallend			
18	988,6	19,8	1 : 49,9	448,7	
19	150,0	0,0	horizontal	—	
20	3071,0	61,3	1 : 50,1	387,4	
21	150,0	0,0	horizontal	—	
22	1812,0	34,9	1 : 51,9	352,5	Mürzzuschlag.

Hiernach beträgt die ganze Entfernung von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 22648,3 Klafter oder 5,6 Meilen. Hiervon sind 1300 Klafter horizontal, 15476,7 Klafter oder 3,8 Meilen steigend, wodurch eine Höhe von 246,3 Klafter, ferner 5871,6 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116,0 Klafter erreicht wird. Von den in vorstehender Tabelle bezeichneten Tunneln liegt einer ganz, mehrere andere theilweise in Krümmungen, wie folgende Tabelle zeigt.

Tunnelbauten.

No.	Bezeichnung der Lage.	Länge im Ganzen. Klafter.	Länge in gerader Linie. Klafter.	Länge in Bogen. Klafter.	Halbmesser des Bogens. Klafter.
1	Schläglmühle	21,0	21,0	0,0	0,0
2	Höllenthal	82,0	82,0	0,0	0,0
3	Ruine Klamm	103,0	45,0	58,0	108
4	Gamberl-Höhe	135,0	60,0	75,0	107
5	Weinzierl-Wand	49,0	0,0	49,0	101
6	Klause	146,9	103,0	43,9	100
7	Adlitzgraben	54,9	34,9	20,0	100
8	Wolf	337,0	203,4	133,6	100
9	Oedenhof	102,5	30,5	72,0	100
10	Semmering	685,1	685,1	0,0	0,0

Alle 10 Tunnel haben sonach eine Gesammtlänge von 1716,4 Klafter, wovon 1264,9 Klafter in gerader Linie und 451,5 Klafter in Bogen auszuführen sind. Sie sind in 3 Kategorien gebracht, nämlich:

1. No. V, VI, VIII, IX und zum Theil X durchgehends Felsenarbeiten, wo weder Rüstung noch Ausmauerung erforderlich ist, per laufende Klafter veranschlagt zu 537 fl. 3 kr. K.-M.
2. No. II, III und zum Theil No. X Felsen, der nur theilweise Rüstung, und Auswölbung nur als Verkleidung erfordert, per laufende Klafter veranschlagt zu 714 fl. 10 kr. K.-M.
3. No. I, IV, VII und zum Theil No. X in lockerem Erdreich mit Gerüsten und starker Auswölbung, per laufende Klafter veranschlagt zu 873 fl. 14 kr. K.-M.

Die bedeutenden Brücken und Viadukte des Entwurfes I sind in folgender Tabelle zusammengestellt.

Brücken und Viadukte.

No.	Bezeichnung der Lage.	Ganze Länge. Klafter.	Größte Höhe. Klafter.	Zahl der Bogen oder Joche.	Spannweite der Bogen oder Joche. Klafter.
1	Ueber die Schwarzau bei Gloggnitz . .	69,0	6,0	Amerik. Kon-	
2	" " " " Schläglmühle .	69,0	6,0	struktionssystem.	
3	" " " " Reichenau . .	gemauerte	Brücke	6	8,0
4	Viadukt bei Reichenau	—	—	41	4,0
5	" über den Baierbach	—	14,2	5	8,0
6	" " " Höllengraben . . .	—	26,0	17	*)
7	" vor dem Steinbauer	—	11,0	7	**)
8	" hinter dem Steinbauer . . .	—	10,5	7	6,0
9	" über den Eisenberggraben . .		16,0	9	7,0
10	" " " tiefen Graben . . .	—	13,0	5	9,6
11	" vor dem Grabenhof	—	13,0	5	7,4
12	" bei " "	—	10,8	5	7,4
13	" " " Geiereckerhof . . .	74,0	—	8	8,0
14	" hinter der Ruine Klamm . . .	103,0	26,0	9	9,3
15	" über den Gamberlgraben . . .	98,0	16,9	11	7,0
16	" " die Schlucht Rumpler . .	100,0	11,5	12	7,0
17	" " " " an der Weinzierlwand . .	46,0	15,0	3	10,4
18	" " den breiten Steingraben .	125,0	15,0	13	8,0
19	" " die Klause	43,3	16,5	3	6,5
20	" " " kalte Ruine	87,0	17,0	5	6,5
21	" " den Adlitzgraben	128,0	20,0	9	8,0
22	" " den Froschnitzgraben . .	101,0	15,0	12	***)

Für sämmtliche Brücken- und Viaduktbauten berechnet der Voranschlag 1,959551 fl. K.-M. Die Gesammtkosten des Entwurfes I stellen sich

für den Unterbau auf . . . . . 4,550000 fl. K.-M.
" " Oberbau einfache Spur . 764000 " " "
" Gebäude . . . . 54000 " " "
Zusammen auf 5,370000 fl. K.-M.

Entwurf II. In der Hoffnung, die starken Gradienten, zu deren Annahme man sich für die Uebersteigung des Semmering einmal genöthigt sah,

*) 9 Bogen von 10 Klafter und 8 Bogen von 5 Klafter Spannweite.
**) 6 Klafter und 5 Klafter Spannweite.
***) 1 Bogen von 12 Klafter und 11 Bogen von 5 Klafter Spannweite.

dem Terrain mit größerem Vortheil anpassen zu können, als dies bei dem ersten Entwurfe möglich war, und, wenn auch nur einen Theil der eben erwähnten kolossalen Bauten zu beseitigen, wurde der Vorschlag gemacht, die Wien-Gloggnitzer Bahn nur bis Neunkirchen zu benutzen und von dort aus den Semmering zu übersteigen. Um sich Gewißheit darüber zu verschaffen, welche Vortheile oder Nachtheile eine in dieser Richtung zu ermittelnde Linie der ersteren gegenüber darbiete, wurden die erforderlichen Untersuchungen vorgenommen, im Ganzen jedoch kein so günstiges Resultat gewonnen, als man gehofft hatte. Die Linie zieht vom Bahnhofe bei Neunkirchen über das Thal der Schwarzau an die nördliche Bergwand des Thales und an derselben mit vielen Biegungen unter schroffen Felsen hinweg, mittelst 15 Tunnels und auf kolossalen Viadukten über die tief eingeschnittenen Seitenschluchten bis zum Gebirgsrücken, welchen sie mit einem Tunnel von 775 Klafter durchbricht, worauf sie sich der ersten Linie wieder anschließt. Die Steigungen und Gefälle dieser Linie sind folgende:

Visir-No.	Länge. Klafter.	Steigung. Klafter.	Verhältniß.	Erstiegene Höhe. Klafter.	Bemerkung.
		Steigend:		184,3	Neunkirchen.
1	215,0	1,3	1 : 165,4	185,6	
2	1063,0	5,7	1 : 186,6	191,3	
3	2812,0	35,4	1 : 79,4	226,7	Tunnel I.
4	209,5	0,0	horizontal	—	
5	2066,0	38,1	1 : 54,2	264,8	
6	196,0	0,0	horizontal	—	
7	1960,5	35,9	1 : 54,6	300,7	Tunnel II, III, IV.
8	240,5	0,0	horizontal	—	Tunnel V.
9	2277,5	39,8	1 : 57,2	340,5	Tunnel VI, VII, VIII.
10	161,0	0,0	horizontal	—	
11	1916,5	36,1	1 : 53,1	376,6	Tunnel IX, X.
12	173,0	0,0	horizontal	—	
13	2102,0	41,4	1 : 50,8	418,0	Tunnel XI, XII, XIII.
14	207,0	0,0	horizontal	—	
15	1948,0	36,4	1 : 53,5	454,4	Tunnel XIV.
16	801,0	14,1	1 : 56,8	468,5	Tunnel XV.
17	136,0	0,0	horizontal	—	Semmering.
		Fallend:			
18	988,6	19,8	1 : 49,0	448,7	
19	150,0	0,0	horizontal	—	
20	3071,0	61,3	1 : 50,1	387,4	
21	150,0	0,0	horizontal	—	
22	1812,0	34,9	1 : 51,9	352,4	Mürzzuschlag.

Hiernach beträgt die ganze Entfernung von Neunkirchen bis Mürzzuschlag 24656,1 Klafter oder 6 Meilen. Hiervon sind 1623 Klafter horizontal und 17161,5 Klafter oder 4,3 Meilen steigend, wodurch eine Höhe von 284,2 Klafter, ferner 5871,6 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116 Klafter erreicht wird. Die auf dieser Linie vorkommenden Tunnelbauten sind mit ihren Längen, Krümmungen und Steigungen auf folgender Tabelle zusammengestellt.

No.	Bezeichnung der Lage.	Länge im Ganzen.	Länge in gerader Linie.	Länge in Bogen.	Halbmesser des Bogens.
		Klftr.	Klftr.	Klftr.	Klftr.
1	im Sackkegel	108,0	0,0	108,0	124,0
2	im Berge Aufling	108,0	92,0	16,0	100,5
3	bei Thiemansdorf	169,5	0,0	169,5	146,0
4	beim Greiner	102,0	0,0	102,0	114,0
5	beim Lindner	71,5	31,0	40,5	105,5
6	im Kreit	76,0	43,0	33,0	109,0
7	im Sirling	73,0	17,0	56,0	120,0
8	in den Sonleithen	95,5	22,5	57,0	102,0
9	Warthenstein	34,5	34,5	16,0	107,0
10	in der Duft	64,0	64,0	0,0	—
11	Himmelreichkegel	96,0	0,0	96,0	105,5
12	beim Hochlieb	111,0	111,0	0,0	—
13	beim Gestritz	107,0	107,0	0,0	—
14	beim Staudenbauer	158,0	66,0	92,0	112,0
15	im Semmering	775,0	775,0	0,0	—

Alle 15 Tunnel haben sonach eine Gesammtlänge von 2249 Klafter, wovon 1363 Klafter in gerader Linie und 786 Klafter in Bogen auszuführen wären. Die Gesammtkosten dieser Linie sind veranschlagt zu 5,400000 fl. Konv. M.

Entwurf III. Die dritte Linie wurde für die etwaige Anwendung einer atmosphärischen Eisenbahn bearbeitet und fällt so ziemlich mit der oben erwähnten Projektion von Schönerer zusammen. Diese letztere geht vom Bahnhof bei Gloggnitz in mehr gerader Richtung und weit ausgreifender künstlicher Verlängerung nach dem Hochrücken des Gebirges, und zwar mit Steigungen von 1 : 30, durchbricht den Gebirgsrücken mit dem längsten der projektirten Tunnel von 808 Klafter und schließt sich jenseit desselben der ersten Linie an. Sie zählt 3 Tunnel von zusammen 1201 Klafter Länge und einige nicht unbedeutende Viadukte, welche jedoch mit denen der beiden vorstehenden Linien in keinen Vergleich zu bringen sind.

Steigungen und Gefälle.

Ziffer-No.	Länge. Klftr.	Steigung. Klftr.	Verhältniß.	Erstiegene Höhe. Klftr.	Bemerkungen.
		Steigend.			
1	143,0	0,0	horizontal	222,2	Bahnhof bei Gloggnitz.
2	96,0	2,1	1 : 45,7	224,3	
3	668,0	18,7	1 : 35,7	243,0	
4	1241,0	39,2	1 : 31,6	282,2	
5	102,0	0,0	horizontal		
6	2304,5	83,3	1 : 27,7	365,5	Tunnel I.
7	95,0	0,0	horizontal		
8	1776,0	63,9	1 : 27,9	429,4	Tunnel II.
9	83,5	0,0	horizontal		
10	999,0	37,5	1 : 26,6	466,9	Tunnel III.
11	81,0	0,0	horizontal		Semmering.
		Fallend.			
12	908,6	18,2	1 : 49,9	448,7	
13	150,0	0,0	horizontal		
14	3071,0	61,3	1 : 50,1	387,4	
15	150,0	0,0	horizontal		
16	1812,0	34,9	1 : 51,9	352,5	Mürzzuschlag.

Nach diesem Entwurfe beträgt also die ganze Entfernung von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 13680,6 Klafter oder 3,4 Meilen, wovon 804,5 Klafter horizontal liegen, 7084,5 Klafter oder 1,7 Meilen steigen, wodurch eine Höhe von 244,7 und 5791,6 Klafter fallen, wodurch eine Tiefe von 114,4 Klafter erreicht wird.

Die **Tunnel** dieser Linie sind folgende:

No.	Bezeichnung der Lage.	Länge im Ganzen. Klftr.	Länge in gerader Linie. Klftr.	Länge in Bogen. Klftr.	Halbmesser des Bogens. Klftr.
1	Felsen oberhalb Schottwien .	41,0	0,0	41,0	81,0
2	beim Staudenbauer	352,0	352,0	0,0	—
3	im Semmering	808,0	808,0	0,0	—

Alle drei Tunnel haben sonach eine Gesammtlänge von 1201 Klafter, wovon 1160 Klafter in gerader Linie und 41 Klafter in Bogen auszuführen wären.

Alle drei Linien erheben sich zu gleicher Höhe von 468,5 Klafter über dem Meeresspiegel, 246,3 Klafter über dem Gloggnitzer Bahnhof und 116 Klafter über dem Bahnhof bei Mürzzuschlag.

Die Linie No. I., mit 1 : 50 größter Steigung und auf 3,8 Meilen Länge steigend, ist von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 5,6 Meilen lang, und die Kosten sind, wie oben bemerkt, zu 5,370000 fl. Konv. Münze veranschlagt.

Die Linie No. II., von Steinkirchen abgehend, mit 1 : 50 größter Steigung und auf 4,3 Meilen steigend, ist bis Mürzzuschlag 6 Meilen lang und zu 5,400000 fl. K. M. veranschlagt, also die theuerste in der Anlage, weil sie die längste im Neubau ist; da jedoch die Länge von Neunkirchen bis Gloggnitz 6800 Klafter beträgt, so würde auf dieser Linie die Bahn um etwa 4792 Klafter kürzer als auf der Linie No. I. werden.

Die Linie No. III., mit 1 : 30 größter Steigung und auf 1,7 Meilen Länge steigend, ist von Gloggnitz bis Mürzzuschlag 3,1 Meilen lang und zu 2,900000 fl. K. M. veranschlagt.

Sicherem Vernehmen nach hat sich die Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen für die erste Linie, als die dem gegenwärtigen Stande der Technik entsprechendste, erklärt, indem sie als Grundsatz festgestellt hat, sich möglichst an Bestehendes und bereits Bewährtes zu halten und, sollten auch die Umstände dazu nöthigen, etwas mehr zu wagen, doch immer nur so viel mehr, daß das Ganze nicht Gefahr laufe, sich am Ende als unzweckmäßig herauszustellen.

B Die vollendete Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Grätz.

Bei Mürzzuschlag, dem Anfangspunkt der eröffneten Bahn jenseit des Semmerings, ist auf der nördlichen Seite des Froschnitzthales, in welchem die Straße vom Semmering herabzieht, der schön geordnete und ziemlich ausgedehnte Bahnhof angelegt; von hier geht die Bahn um die Stadt herum und übersetzt die Straße nach Ober-Oesterreich und das Mürzthal mit nicht unbedeutenden Bauwerken. Anfangs sollte die Bahn das Mürzthal mehrere Male überschreiten, damit sie bei den immerhin noch starken Gefällen von 1 : 150 und 1 : 180 so viel wie möglich geradlinig geführt werden könne, und man hatte dadurch auch wirklich nur sehr wenige Kurven von höchstens 1200 Fuß Radius erhalten. Nachdem aber die Besprechung des Entwurfes für den Uebergang über den Semmering und die neueren Erfahrungen in Beziehung auf Anwendung von Kurven die Ausführung verscheucht hatten, entschloß man sich, in den erwähnten Steigungen nicht nur Kurven von 1200 Fuß, sondern sogar solche von 900 Fuß Radius anzuwenden, und ersparte dadurch mehrere kostspielige Thalüberbrückungen. Bei Schwabing ist jedoch das jenseitige Ufer so günstig, daß man eine Verlegung der Linie auf die andere Thalseite unbedingt für vortheilhaft hielt. Unterhalb Wartberg verengt sich das Thal zu einer engen Schlucht, in welcher schon die Straße nur durch eine hohe Stützmauer vor den Fluthen des Flusses, welcher hier ein bedeutendes Gefälle hat, geschützt werden konnte. Auf der linken Seite des Flusses erhebt sich der sogenannte Wartberg-Kogel mit der Ruine eines alten Wartthurms, und diesem gegenüber liegt auf einem Bergvorsprung die Ruine Lichtenegg. Die Bahn sowohl als die Straße gehen hier von dem linken auf das rechte Ufer; erstere hebt sich dicht neben der Straße an der Bergwand mit Hülfe einer hohen Stützmauer, welche oben zinnenartig ausgezackt ist, und zieht sich dann mittelst eines bedeutenden Viadukts über die Straße und die Schlucht des Mürzthales wieder auf

die linke Thalseite. Obgleich das Thal bis Kapfenberg sich wieder sehr erweitert, so hat man doch für gut gefunden, den Mürzfluß dreimal zu überbrücken, so daß die Eisenbahn in dieser Strecke fast ganz in dem Ueberschwemmungsgebiet liegt und es scheint, als habe das Prinzip der starken Kurven sich hier nicht geltend machen können. Bei der Vorstadt St. Martin, der steilen Höhe gegenüber, auf welcher sich die durch ihren schönen, mit Säulen ganz eingeschlossenen Burghof ausgezeichnete Ruine Ober-Kapfenberg erhebt, kommt die Bahn mit der Straße in Berührung, und zwar an einer Stelle, wo erstere im Einschnitt liegt, so daß die Straße mit einer Brücke über die Bahn geführt ist. Zwischen dem rechten Mürzufer und der Kirche mußte der Bahndamm dicht am Flusse hin auf eine Länge von 63 Klafter zwischen zwei Futtermauern aufgefüllt werden, von denen die äußere 24 Fuß Höhe hat. An diese schließt sich dann eine hölzerne, 9 Klafter weite Brücke über den Thörlbach an. Beim Ausgang der Straße aus dem Marktflecken Kapfenberg liegt dieselbe mit der Eisenbahn in einer Ebene; es ist dies der einzige Horizontal-Uebergang der ganzen bis jetzt eröffneten Bahnstrecke. Von diesem Straßenübergang wird die Bahn durch eine ganz massive, sehr schön gemauerte Brücke auf das jenseitige Ufer der Mürz getragen.

Die Bahnstrecke zwischen Kapfenberg und Bruck war anfangs nach demselben geradlinigen System entworfen, und um gleichzeitig die Felsenarbeiten der ziemlich steilen Bergwände des linken Ufers zu umgehen, die Linie zweimal über die Mürz und durch eine Erhöhung des Terrains auf dem rechten Ufer mit einem tiefen Einschnitt entworfen. Später wurde jedoch ein System von Kurven vorgezogen und die Linie mit Krümmungen rechts und links, bis zu 900 Fuß Radius, mittelst 265 Klafter langer Futtermauern an der Bergseite und 87 Klafter langer und 54 Fuß hoher Stützmauer an den Bergwänden hingeführt. Ein fast freistehender, von den Fluthen der Mürz bespülter, hoher Felsen, auf welchem die kleine Elisen-Kapelle steht, wird durch die Bahn isolirt. Selbst der Bahnhof bei Bruck liegt auf einer Stelle, wo zwei entgegengesetzte Kurven sich berühren. Von Bruck abwärts bleibt die Bahn an der linken Thalseite und wendet sich mit den stärksten Kurven an den imposanten Bergen hin, welche zuweilen, wie bei Frohnleiten, fast senkrecht zu schwindelnder Höhe sich erheben und die kaum bemerkbare Bahn zu überstürzen drohen. Die Bergwand mußte stellenweise auf 150 Fuß Höhe abgetragen werden. Vor Peggau war zur Vermeidung einer Felswand, der sogenannten Badlwand, eine Brücke und ein Tunnel durch einen Bergvorsprung, den sogenannten Jungfernsprung, auf der rechten Thalseite entworfen, weil eine Eisenbahnanlage an dieser Felswand hin, an welche sich der Fluß dicht anlegt, um so größere Schwierigkeiten darbot, als bereits die Straße mit vielen Kosten daselbst eingeschnitten war. Dennoch entschloß man sich, von der projektirten geraden Linie abzugehen und die Bahn auf der linken Thalseite fortzuführen. Die Felswand wurde durch italienische Arbeiter mit Lebensgefahr von oben herunter fast senkrecht abgearbeitet, um nothdürftig so viel Breite zu erlangen, als für die zwei-

spurige Bahn erforderlich war. Um die Straße über der Eisenbahn hinzuführen, mußte diese Bahnstrecke auf 191 Klafter Länge überwölbt werden. Die Bahn überschreitet hierauf bei Peggau den Murfluß mittelst einer Jochbrücke von 60 Klafter Länge, welche von fünf Pfahljochen getragen wird, und bleibt dann bis Grätz auf der rechten Thalseite. Beim Ausgange aus dem Gebirge oberhalb Grätz, wo die Straße mittelst der Weinzettelbrücke auf das rechte Ufer übergeht, kommen Fluß, Straße und Eisenbahn so nahe zusammen, daß man die Eisenbahn mit Hülfe sehr bedeutender Futter- und Stützmauern an der Bergwand hinführen mußte. Der Bahnhof bei Grätz, der großartigste der ganzen Bahn, liegt in einer langen geraden Linie in weiter Ebene etwas von der Stadt entfernt.

Die Bahn wird in die obere Strecke, d. h. in jene, welche in Obersteiermark im Brucker Kreise von Mürzzuschlag bis Bruck längs der Mürz in westlicher Richtung sich hinzieht, und in die untere oder in jene, welche von Bruck abwärts dem Laufe der Mur bald links, bald rechts in südlicher Richtung folgt, eingetheilt. Die Richtungen beider Tracen bilden einen Winkel von beinahe 105 Grad.

Die obere Strecke hat eine Länge von 21935,6, die untere eine Länge von 28451 Wiener Klafter; die ganze Länge also 50386,6 W. Klafter oder etwa 12,5 deutsche Meilen. Rücksichten für die an der Trace oder unweit derselben sich befindenden Städte, Marktflecken und Ortschaften bedingten die Erbauung von 14 Stationen, die, je nach der größeren oder geringeren Wichtigkeit des Ortes, größer oder kleiner angelegt wurden. Die Entfernung derselben, von Mürzzuschlag aus, ist wie folgt: von Mürzzuschlag bis Langenwang 1 Meile, bis Krieglach $1\frac{5}{8}$, bis Kindberg $3\frac{1}{8}$, bis St. Marein 4, bis Kapfenberg $4\frac{7}{8}$, bis Bruck $5\frac{3}{8}$, bis Bärnegg $6\frac{5}{8}$, bis Mixnitz $7\frac{1}{8}$, bis Frohnleiten $8\frac{6}{8}$, bis Peggau $9\frac{6}{8}$, bis Klein-Stübing $10\frac{1}{4}$, bis Judendorf $11\frac{1}{2}$, bis Grätz $12\frac{1}{2}$ Meilen.

C. Von Grätz bis Cilli.

Von Grätz bis Neudorf, oberhalb des Städtchens Wildan, erstreckt sich die Bahn in weiter Ebene, indem sie aus zwei flach an einander stoßenden geraden Linien von 31374 Fuß und 15756 Fuß Länge besteht. Weil man die steilen Bergabhänge und Vorsprünge des Buchberges bei Wildan scheute, wollte man anfangs bei Kelsdorf in einem tiefen Einschnitte oder in einem kurzen Tunnel über den Gebirgsrücken oder, nach einem anderen Entwurfe, vermittelst zweier Thalüberbrückungen bei Neudorf und Straß, sowohl den Buchberg als auch gleichzeitig die Bergwände bei Ehrenhausen und bei dem der Herzogin von Berry gehörigen Schloß Spielfeld umgehen. Nachdem jedoch die Arbeiten an der Badlwand gezeigt hatten, daß Bauten an Bergwänden gefährlicher aussehen als sie in Wirklichkeit sind, so wurde die Linie an den Bergwänden hin und somit ganz auf dem rechten Ufer des schon sehr bedeutenden Murflusses gehalten, obgleich in dieser Strecke der Sulmfluß eine sehr bedeutende Ueberbrückung nothwendig machte.

Von Straß mußte die Linie über den Bergrücken zwischen der Mur und der Pößnitz, welche zum Flußgebiet der Drau gehört, geführt werden.

Weil dieser Gebirgsrücken der nahe gelegenen ungarischen Grenze wegen nicht umgangen werden konnte, war man genöthigt, die Bahn mit Steigungen von 1 : 150 und häufiger Anwendung von Kurven mit 1200 Fuß Halbmesser auf- und abzuführen, wodurch jedoch bei St. Egidy ein Tunnel, welcher des Dorfes wegen bei ganz unbedeutenden Einschnitten eine Länge von 100 Klafter erhielt, nicht vermieden werden konnte, da die anfängliche Absicht, eine Anzahl der unbedeutenden Häuser anzukaufen, um einen 40 Fuß tiefen Einschnitt bilden zu können, später aufgegeben worden war. Um aus dem Pößnitzthal nach Marburg zu gelangen, mußte ebenfalls ein nicht unbedeutender Bergrücken überschritten werden. Die Bahn geht zu diesem Zweck über das Thal der Pößnitz mit einem Viadukt von 46 Bogen, welcher in einer Kurve liegt, hebt sich dann mit einer Steigung von 1 : 130 auf 10302 Fuß Länge gegen den Bergrücken, durchführt denselben mit einem 140 Klafter langen Tunnel und fällt alsdann wieder mit einer Steigung von 1 : 130 auf 6720 Fuß Länge nach Marburg ab. Unterhalb der Stadt geht die Bahn mit einer etwa 50 Fuß hohen hölzernen Brücke über den Draufluß; die Ufer sind hier zu beiden Seiten etwa 25 bis 30 Fuß hoch; dennoch ist, um die Steigung nicht verstärken zu müssen, auf dem hohen Ufer, auf welchem Marburg liegt, noch ein Damm von 20 bis 25 Fuß aufgeschüttet und dadurch die Brücke hoch über dem Wasserspiegel erhoben worden. Von hier zieht die Bahn mit abwechselnden Steigungen und Gefällen bis zu 1 : 130 und mehreren bedeutenden Einschnitten über die Bergrücken nach Pöltschach, und muß sodann, um nach Cilli zu gelangen, die Wasserscheide der Drau und Sau überschreiten, da Pöltschach zum Flußgebiet der Drau gehört, während Cilli in dem Flußgebiete der Sau liegt. Da der Hochrücken näher bei Pöltschach sich befindet und jenseit desselben das Thal der Vogleina ein auffallend sanftes Gefälle annimmt, so mußte zur Aufsteigung abermals ein Steigungsmaximum von 1 : 130 auf 2193,6 Klafter Länge angewendet, dazu noch ein Tunnel von 123 Klafter 3 Schuh Länge bei Lipplogau gebaut und obige Steigung nicht nur durch den Tunnel hindurch, sondern noch bis auf 149 Klafter jenseit desselben fortgesetzt werden, wo sie in das Vogleinathal einmündet, indem sie über die Sauerbrunnstraße und auf einer starken Steinbrücke über das Gewässer jenes Baches setzt. Nun zieht sie geradlinig auf einer 4 bis 6 Fuß hohen Aufdämmung mitten durch die Thallänge gegen Reicheneck und läuft über drei Brücken zu der Station bei St. Georgen. Von St. Georgen bis Cilli sind die Erd- und Wasserarbeiten in hohem Grade sehenswerth. Die Bahn setzt dreimal über die wilde, oft verheerende Vogleina, für welche auf der Länge einer Stunde bis zu ihrer Mündung in die Sau bei Cilli ein neues Bett gegraben und so das raschere Abfließen dieses vielfach gekrümmten, oft fast stagnirenden Wassers befördert ist. Vier Steinbrüche, rechts von der Straße, welche mit der Bahn parallel gegen Tüffern läuft, liefern das Material für ein Dutzend Brücken, auf welchen die Trace den weichen Boden bemeistert. Die Mauerwerke sind von riesiger Konstruktion; vor allen aber zeichnet sich ein langer, fast ganz aus Quadern erbauter Damm aus, auf welchem neben der Vog-

leina die Bahn zieht. Ein über 200 Klafter langer Einschnitt führt die Bahn mitten durch den Thonschiefer- und Mergelhügel, auf welchem die Filiale St. Stephan bei Tüffern steht, in bedeutender Tiefe durch. Sie setzt hierauf bei der Mühlenbrücke nächst der Gemeinde Savodna über die Straße und kommt auf nicht unbedeutender Aufdämmung parallel mit dem neuen Bette der Vogleina nach Cilli.

Obgleich auf dieser im Vorstehenden beschriebenen Bahnlinie nach einem kurzen Horizontalstück von 120 Klafter Länge durchgehends sehr mäßige Gefälle folgen, so hat man doch, zur Vermeidung kostspieliger Erdarbeiten, viele und starke Kurven angewendet und an zwei Stellen sogar, den bisher festgehaltenen kleinsten Krümmungshalbmesser von 150 auf 130 Klafter, bei 685 und 1003 Fuß Länge, ja sogar auf 100 Klafter bei 134 Klafter Länge herabgesetzt.

D. Von Cilli nach Laibach.

Ungeachtet Cilli und Laibach beide im Flußgebiet der Sau liegen, so versuchte man doch in der mehr direkten Richtung der gegenwärtigen Straße eine zweckmäßige Linie für die Eisenbahn zu ermitteln, um dem Umwege durch das vielgekrümmte felsige Thal der Sann und der Sau zu entgehen. Allein der Hochrück von Planina und Trajana am Fuße des Trajanberges, über welchen die Grenze zwischen Steiermark und Krain sich hinzieht, war so bedeutend, daß man sich entschließen mußte, das für eine Eisenbahnanlage höchst ungünstige, schluchtenartige Thal der Sau beizubehalten. Es ist die Linie von Cilli in dem Thale der Sann hinunter, sodann im Thale der Sau und der Laibach definitiv festgesetzt, und dieses Stück ist das schwierigste der ganzen bis heute in Angriff genommenen Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Laibach. Die Gefälle und Steigungen sind zwar als günstig zu betrachten, aber die hier nothwendigen Felsenarbeiten, so viel man dieselben auch durch beständige Biegungen zu umgehen gesucht hat, sind riesenhaft, und Kurven mit Krümmungs-Radien bis zu 900 Fuß reihen sich in solcher Menge an einander, wie sie kaum bei einer bis jetzt vorhandenen Eisenbahn für Lokomotivbetrieb nachzuweisen sind. Die Anwendung solcher Kurven wurde von Herrn Ghega in Vorschlag gebracht und durch die höhern Behörden gebilligt, und es ist diese Eisenbahnanlage für die Bearbeitung derjenigen deutschen Gebirgsbahnen, wo man genöthigt ist, kleine Krümmungs-Radien zur Vermeidung kostspieliger Bauten in Anwendung zu bringen, von der größten Wichtigkeit, indem sie den verantwortlichen Behörden den Entschluß zur Anwendung solcher Kurven erleichtern wird.

Die Bahn übersetzt das Sannthal dreimal; den viel größeren und reißenden Saufluß hingegen nur einmal bei Poganet; aber trotz der vielen Krümmungen sind dennoch 5 Tunnel nothwendig, und zwar:

bei Mobritsch	. . .	70	Klafter lang,
" Steinbrück	. . .	40	" "
" Saudörfl	. . .	80	" "
" Prustnik	. . .	140	" "
" Poganek	. . .	60	" "
	Zusammen	390	Klafter lang.

Außerdem kommen noch eine große Anzahl Felsenarbeiten vor, wo ein senkrechtes Abtragen der Felsen, wie bei der Badlwand, ganz unmöglich ist, und die Bahn nur nothdürftig, in der Weise wie die Alpenstraßen, in den Felsen eingeschnitten werden muß, wobei die Felsenmasse oft bis zur Mitte über der Bahn schwebt. An andern Punkten, wo die Felsen senkrecht in den Fluthen stehen, muß die Bahn zum Theil durch sehr hohe Wassermauern dem Flusse abgerungen, zum Theil in den Felsen eingehauen werden. Es wird dieser Theil der Bahn sehr kostspielig, aber auch einer der imposantesten der bis jetzt in Ausführung gekommenen Südbahn werden.

E. Von Laibach nach Triest.

Die Vorarbeiten für diese Strecke sind noch nicht beendet, und von den bis jetzt in dieser Richtung, besonders zwischen Laibach und Idria, vermessenen Linien ist noch keine zur definitiven Genehmigung gebracht; es können deshalb auch vorläufig noch keine Details gegeben werden. Uebrigens werden bedeutende Steigungen, Tunnel und Schwierigkeiten aller Art nicht vermieden werden können.

Ueber

c. Anlagekosten

ist bis jetzt noch nichts bekannt geworden und geben die im Lizitationswege ausgeschriebenen Verdingungen zu wenig Anhalt, um daraus eine Zusammenstellung entwerfen zu können. Wir führen jedoch beispielsweise die Kosten einiger Bahnstrecken an, wie sie aus denselben hervorgehen.

Die Herstellung des Unterbaues der Staats-Eisenbahn in der 18060 Klafter oder 4 Meilen 2060 Klafter langen Strecke von Pöltschach bis Cilli war für die einzelnen Arbeitsleistungen wie folgt veranschlagt:

a.	In Erdarbeiten und Felsensprengungen, mit Einschluß der beiderseitigen Einschnitte an dem Uebergange bei Lippoglau, ohne den daselbst vorkommenden Tunnel	349434 fl.	11 kr.
b.	In der Herstellung von Stütz-, Wand- und Brustmauern nebst den zwei Einschnitts-Einwölbungen	189694 =	7 =
c.	In Brücken und Durchlässen, Geländern und Thoren	136550 =	30 =
d.	In Wasserschöpfen bei der Fundirung der Brücken, Durchlässe und Stützmauern	4776 =	30 =
e.	In dem eigentlichen Tunnelbau bei Lippoglau .	135018 =	7 =
f.	In Durchstichen, Uferversicherungen und Rasenbekleidungen	24239 =	26 =
g.	In Besämung der Dammböschungen	334 =	10 =
	Zusammen in K.M.	840047 fl.	13 kr.

Die einzelnen Arbeiten und die für dieselben zur Herstellung des Unterbaues in der 3 Meilen 1744,8 Klafter langen Strecke von Cilli bis Steinbrück veranschlagten Kosten bestanden summarisch in Folgendem:

	I. Abtheilung von Cilli bis Rateble. fl.	kr.	II. Abtheilung von Rateble bis Steinbrück. fl.	kr.
	Konv. Münze.			
1. Für die Erdbewegung und Felsensprengung .	259290	53	280731	3
2. Für Stütz-, Parapet- Graben- und Wandmauern	156892	18	352477	9
3. Für Brücken und Durchlässe	225586	33	66873	25
4. Für die Errichtung von Fangdämmen und das Wasserschöpfen bei den Fundirungen der Brücken, Durchlässe und Stützmauern . . .	6200	—	—	—
5. Für Leistungen zur Erhaltung der bestehenden Kommunikationen	6528	50	1422	14
6. Für Fluß-Regulirungs- und Uferschutzbauten	13567	3	4876	—
7. Für den Bau zweier Tunnel in Felsen, der eine 70 Klftr. lang bei Modritsch, zwischen Station No. 149.b. und 151.a., der andere 40 Klftr. lang am Ende der Strecke zu Steinbrück zwischen Stat. No. 258 und 239 sammt Façaden	—	—	71281	14
8. Für Besäumung der Bahn-Böschungen . .	334	58	151	24
9. Für Holzausrodungen	627	45	558	14
10. Für Abbrechung oder Eindeckung von Gebäuden . , ...	1950	—	2570	—
Zusammen	670978	20	780940	43
und im Ganzen für beide obigen Bau-Abtheilungen zusammen, nämlich für den gesammten Unterbau von Cilli bis Steinbrück	1,451919 fl. 3 kr.			

Für die Herstellung des Unterbaues von Steinbrück bis Laibach in einer Länge von 8 Meilen 1133 Klafter waren berechnet:

	I. Abtheilung von Steinbrück bis Fischern. fl.	kr.	II. Abtheilung von Fischern bis Laibach. fl.	kr.
	Konv. Münze.			
1. An Erdbewegung und Felsensprengung . .	601737	2	242074	2
2. An Stütz-, Parapet-, Graben- und Wandmauern	637523	9	136131	37
3. An Brücken und Durchlässen nebst Schneegallerien	149125	53	227000	21
4. An Maßregeln zur Erhaltung der bestehenden Kommunikationen	25524	13	2232	51
5. An Flußregulirungs- und Uferschutzbauten .	4812	43	66780	40
6. Tunnelbau sammt Façaden	131253	10	34228	50
7. An Steinwürfen zum Schutze der Stützmauern	70666	40	31093	20
8. An Fangdamm-Herstellung und Wasserschöpfen bei Herstellung der Stützmauern	10050	—	7800	—
9. An Besämung der Böschungen nebst Holzausrodungen	2618	26	1847	4
Zusammen	1,633311	16	749188	45
und im Ganzen für beide Abtheilungen	2,382500 fl. 1 kr.			

Betrachtet man diese ganze 16 Meilen 932,8 Klafter lange Strecke von Pöltschach bis Laibach im Zusammenhange, so hat die Herstellung des Unterbaues auf derselben 4,674466 fl. 27 kr. K.M. oder etwa 3,272127 Thlr. erfordert; es berechnen sich demnach durchschnittlich pro Meile auf dieser Strecke allein für den Unterbau 201362 Thlr.

Aus diesem Beispiele kann man sich einen ungefähren Begriff von dem Kostenaufwande machen, welchen die Fertigstellung der ganzen Bahn von Gloggnitz bis Triest erfordern wird, wenn man dabei bedenkt, daß noch größere Terrainschwierigkeiten als auf der hier angeführten Linie auf andern Strecken zu besiegen sind und daß die Herstellung des Oberbaues, der Bahnhofgebäude u. s. w. ebenfalls bedeutende Summen erfordert.

d. Steigungsverhältnisse.

Die Seehöhe der 14 Stationsplätze der vollendeten Bahnstrecke und ihre bezügliche Entfernung von einander ist, wie folgt:

Obere Strecke.			Untere Strecke.		
Von Mürzzuschlag bis Bruck.			Von Bruck bis Gratz.		
Name der Station.	Seehöhe in W. Klftrn.	Entfernung in W. Klftrn.	Name der Station.	Seehöhe in W. Klftrn.	Entfernung in W. Klftrn.
Mürzzuschlag . .	350,60	—	Bruck	249,50	—
Langenwang . .	327,47	3990	Bärnegg . . .	233,90	5259
Krieglach . . .	314,38	2625	Mirnitz . . .	227,82	1789
Kindberg . . .	289,80	6052	Frohnleiten . .	215,55	6686
Marein	271,74	3470	Peggau . . .	203,72	3978
Kapfenberg . . .	258,88	3620	Stübing . . .	199,80	1795
Bruck	249,50	2144	Judendorf . . .	190,35	4259
			Gratz	182,914	4676

Bei der obern Strecke beträgt die größte Neigung der Bahn 1 : 130, die geringste 1 : 800; bei der untern aber ist die größte Steigung 1 : 150, die geringste 1 : 600. Viele Bahnparzellen laufen ganz horizontal. Das Nähere hierüber ergiebt nachstehende Uebersicht:

Nr.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Gefälls-Verhältnisse.	Nr.	Ortslage der Trace.	Länge in Klaftern.	Gefälls-Verhältnisse.
					Transport	29317,6	
1	Mürzzuschlag	400,0	1:400	36		3655,8	1:800
2		1255,0	135	37		750,0	300
3	Krieglach	2380,0	180	38		342,1	200
4		3700,0	200	39		610,0	400
5		43,5	∞	40		340,0	∞
6		606,5	130	41	Frohnleiten	600,0	500
7		1000,0	250	42		471,0	200
8		600,0	400	43		1734,1	300
9		600,0	710	44		219,4	∞
10		904,4	340	45		110,6	200
11		590,7	250	46		185,1	150
12	Kindberg	450,0	200	47	Badlwand	484,9	241,8
13		250,0	400	48	Peggau	450,0	250
14		750,0	163	49		450,0	∞
15		900,0	150	50		1000,0	400
16	Marein	1000,0	200	51	Klein-Stübing	50,0	∞
17		1600,0	275	52		550,0	400
18		1400,0	200	53		146,5	∞
19		600,0	400	54		203,5	400
20		700,0	800	55		400,0	200
21		953,5	206	56		300,0	∞
22		552,5	300	57		1600,0	400
23		548,6	200	58		300,0	500
24	Bruck	400,0	400	59		50,0	∞
25		639,4	150	60	Judendorf	800,0	492,6
26		310,0	400	61		550,0	533
27		537,8	398,4	62		792,0	500
28		901,0	300	63		158,0	∞
29		550,0	500	64		350,0	500
30		693,6	495,4	65		300,0	∞
31		250,0	500	66		900,0	500
32	Bärnegg	90,3	300	67		1550,0	250
33		247,5	∞	68	Gratz	450,0	500
34	Mixnitz	1801,0	300	69		216,1	222,6
35		299,6	599,2				
	Latus	29317,6			Zusammen	50386,7	

Die Steigungsverhältnisse der Bahnstrecke von **Gratz** bis **Cilli** gehören, wenn sie auch jenen der vorhergehenden Strecken nachstehen, noch nicht zu den ungünstigen. Das Steigungsmaximum beträgt 1:130 auf 2194 Klafter Länge.

Die stärkste Steigung der Strecke von Cilli nach Laibach ist 1 : 200 auf 798 Klafter Länge.

e. Krümmungsverhältnisse.

Von Mürzzuschlag bis Bruck beträgt die Summe derjenigen Bahnparzellen, welche mit Unterbrechung und jede für sich in gerader Linie fortlaufen, 13950, die der einzelnen 39 gekrümmten Parzellen 7920 W. Klafter, wovon drei mit einem Halbmesser von 150, 175, 180 Klafter, die andern aber mit Halbmessern von 200, 300 u. s. f. bis 1000 Klafter beschrieben wurden.

Von Bruck bis Gratz haben im Ganzen die geraden einzelnen Bahnparzellen 17265,5, die gekrümmten, 75 an der Zahl, 11251 Klafter Länge. Bei dieser Bahnabtheilung mußten, wegen der geringen Breite des Thales und der hervortretenden Basis der Brucker-Alpen bis beinahe in den Fluß hinein, 10 Bahnkrümmungen mit Halbmessern von 150, 175 und 180 Klafter, die übrigen mit Halbmessern von 200, 300, 400 u. s. f. bis 1000 Klafter beschrieben werden.

Nachstehende Uebersicht giebt das Nähere in dieser Hinsicht an:

No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen.		No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen.	
			Länge.	Radius.				Länge.	Radius.
		in Klaftern.					in Klaftern.		
1	Mürzzuschlag	400	—	—	38		—	356,4	600
2		—	411,0	300	39		399,2	—	—
3		511,7	—	—	40		—	57,6	300
4		—	212,7	300	41		157,0	—	—
5		164,8	—	—	42		—	397,0	180
6		—	121,0	300	43		104,9	—	—
7		205,7	—	—	44		—	363,3	200
8		—	132,9	500	45		151,3	—	—
9		577,3	—	—	46		—	124,2	200
10		—	117,0	1000	47		56,4	—	—
11		322,3	—	—	48		—	191,5	200
12		—	130,5	400	49		375,8	—	—
13		42,7	—	—	50		—	58,7	500
14		—	60,8	400	51		50,3	—	—
15		69,6	—	—	52		—	17,9	200
16		—	34,4	200	53		284,1	—	—
17		37,3	—	—	54		—	235,7	400
18		—	11,0	150	55	Kindberg	686,8	—	—
19		106,7	—	—	56		—	229,7	600
20		—	64,5	400	57		1076,0	—	—
21		119,3	—	—	58		—	336,7	600
22		—	103,4	400	59	Marein	279,6	—	—
23	Langenwang	100,2	—	—	60		—	252,7	600
24		—	147,2	200	61		2577,7	—	—
25		81,3	—	—	62		—	372,8	600
26		—	218,2	200	63		147,7	—	—
27		552,3	—	—	64		—	162,9	300
28		—	347,1	600	65		698,6	—	—
29		1201,1	—	—	66		—	253,8	300
30		—	337,2	300	67		114,0	—	—
31		318,9	—	—	68		—	80,4	200
32	Krieglach	—	435,6	350	69		148,4	—	—
33		466,4	—	—	70	Kapfenberg	—	178,8	400
34		—	386,1	700	71		75,7	—	—
35		242,4	—	—	72		—	462,0	280
36		—	145,1	400	73		243,3	—	—
37		576,1	—	—	74		—	174,0	500
					75		92,7	—	—

Nr.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen.		Nr.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen.	
			Länge.	Radius.				Länge.	Radius.
		in Klaftern.					in Klaftern.		
76		—	108,3	200	125		—	185,6	400
77	Bruck	125,2	—	—	126		88,4	—	—
78		—	246,6	175	127		—	20,2	600
79		89,9	—	—	128		309,2	—	—
80		—	586,2	500	129		—	40,5	600
81		348,5	—	—	130		165,6	—	—
82		—	130,0	200	131		—	202,3	600
83		62,6	—	—	132		168,7	—	—
84		—	271,2	200	133		—	38,8	600
85		323,4	—	—	134		109,5	—	—
86		—	99,9	200	135		—	39,4	300
87		76,8	—	—	136		97,2	—	—
88		—	284,7	240	137		—	296,0	1000
89		—	246,0	396	138		243,5	—	—
90		491,4	—	—	139		—	43,3	600
91		—	109,1	200	140		70,0	—	—
92		11,1	—	—	141		—	48,4	200
93		—	164,6	200	142		264,0	—	—
94		40,3	—	—	143		—	452,7	180
95		—	66,5	300	144		461,5	—	—
96		114,3	—	—	145		—	302,8	420
97		—	142,4	400	146		11,4	—	—
98		20,8	—	—	147		—	164,6	200
99		—	216,4	450	148		74,0	—	—
100		390,2	—	—	149		—	50,9	300
101		—	74,9	450	150		—	73,2	200
102		27,4	—	—	151	Frohnleiten	—	145,4	200
103		—	86,3	200	152		537,0	—	—
104		59,1	—	—	153		—	205,6	400
105		—	47,6	450	154		554,1	—	—
106		901,6	—	—	155		—	276,6	350
107	Bärnegg	—	31,1	1000	156		385,4	—	—
108		185,6	—	—	157		—	269,3	400
109		—	13,8	200	158		168,7	—	—
110		391,6	—	—	159		—	348,5	600
111		—	120,3	600	160		370,6	—	—
112		112,8	—	—	161	Badlwand	—	74,7	150
113		—	345,0	800	162		8,2	—	—
114		378,0	—	—	163		—	105,6	160
115		—	86,0	500	164		49,7	—	—
116	Mixnitz	491,3	—	—	165		—	37,1	200
117		—	102,5	500	166		45,5	—	—
118		290,1	—	—	167		—	45,9	200
119		—	204,5	300	168		64,8	—	—
120		19,1	—	—	169		—	210,5	180
121		—	273,6	400	170		190,6	—	—
122		107,2	—	—	171		—	116,0	300
123		—	35,3	350	172		527,8	—	—
124		74,8	—	—	173	Peggau	—	122,7	150

No.	Ortslage der Trace.	Gerade Linien.	Krümmungen. Länge.	Krümmungen. Radius.
		in Klaftern.		
174		89,1	—	—
175		—	81,8	200
176		205,4	—	—
177		—	95,9	300
178		1030,6	—	—
179		—	125,9	300
180		115,7	—	—
181		—	217,7	180
182	Klein=Stübing	42,0	—	—
183		—	73,7	200
184		267,5	—	—
185		—	36,3	200
186		70,1	—	—
187		—	6,3	200
188		78,0	—	—
189		—	34,4	200
190		36,6	—	—
191		—	24,9	200
192		137,0	—	—
193		—	140,4	300
194		42,0	—	—
195		—	93,9	180
196		2,0	—	—
197		—	52,2	200
198		50,6	—	—
199		—	110,4	300
200		12,1	—	—
201		—	33,1	200
202		54,3	—	—
203		—	18,1	300
204		69,0	—	—
205		—	33,0	200
206		35,8	—	—
207		—	202,8	300
208		862,5	—	—
209		—	229,4	200
210		624,9	—	—
211		—	206,7	600
212		246,5	—	—
213		—	281,9	150
214	Judendorf	8,3	—	—
215		—	199,8	150
216		43,4	—	—
217		—	156,8	250
218		132,8	—	—
219		—	25,5	200
220		9,7	—	—
221		—	222,6	200
222		645,3	—	—
223		—	235,3	200
224		149,0	—	—
225		—	90,2	250
226		60,0	—	—
227		—	300,0	305,2
228		1506,9	—	—
229	Gratz	—	100,0	535
230		664,7	—	—
231		—	10,5	41,8
	Summe	31216,4	19170,3	—

Unter den Krümmungen der Bahnstrecke von Gratz bis Cilli befinden sich: eine Strecke von 100 Klafter Halbmesser auf 134 Klafter Länge, 14 Strecken von 130 und weniger als 200 Klafter Halbmesser, zusammen 1804 Klafter lang; ferner 62 Krümmungen von 200 bis 300 Klafter Halbmesser.

Die ganze Länge der Strecke von Cilli bis Laibach beträgt 46877,8 Klafter oder 11,7 Meilen. Hiervon liegen 29518,3 oder 63 Proz. in gerader Linie, 17359,5 oder 37 Proz. in 130 Krümmungen. Unter diesen letztern befinden sich 25 von 150 Klafter Halbmesser; die größte Länge dieser starken Krümmungen ist 372 Klafter, ihre Gesammtlänge 3020 Klafter; ferner 60 Krümmungen von 200 Klafter und 8 Krümmungen von 300 Klafter Halbmesser.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Es ist schon erwähnt, daß sich die Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Gratz so viel wie möglich dem Laufe der Mürz und der Mur anschließen mußte, eine Aufgabe, welche, um zu rasche Wendungen der Bahn zu vermeiden und um einen sanften Fall der Bahnkrone zu erzielen, nur durch den Aufbau großartiger und zahlreicher Kunstbauten gelöst werden konnte.

Nothwendig waren im Niveau der Bahn bei Kapfenberg und Frohnleiten für die K. K. Kommerzialstraße 2, für Bezirkswege 10, für Land- und Feldwege 96 Straßenübersetzungen. Durchlässe von 3 bis 9 Schuh Lichtöffnung für Bäche, Wasserleitungen und Abzugskanäle sind 195 unter dem Niveau der Bahn vertheilt. Man rechnet 80 Durchfahrten und Durchlässe von 2 bis 6 Klafter Lichtöffnung für Bezirks- und Gemeindewege, für größere und kleinere Bäche, Flüsse u. s. w.; darunter die schiefe Durchfahrt bei Hafendorf. Eine hölzerne Brücke von 9 Klafter Lichtöffnung in mittelbarer Verbindung mit der hohen Mauer führt über den Thörlbach bei Kapfenberg. Mittelst sieben großer hölzerner Brücken, darunter jene in Krümmung bei Wartberg und jene bei St. Marein, wird die Bahn über den Mürzfluß geführt; eine hölzerne Brücke mit einer Lichtöffnung von 60 Klafter bei Peggau leitet sie endlich über den Murfluß. Eine gemauerte Brücke mit 5 Bogen und einer Lichtöffnung von 34 Klafter zwischen den Landpfeilern kommt bei Kapfenberg, ein hölzerner Viadukt mit einer Lichtöffnung von 22½ Klafter bei Klein-Stübing vor.

Eine besondere Erwähnung verdienen noch folgende Kunstbauten und Bahnstrecken:

Die hohe Mauer bei Kapfenberg, welche dicht am Flusse zwischen dem rechten Mürzufer und der Kirche angelegt werden mußte. Sie besteht aus zwei mit einander parallel laufenden, 4 Klafter hohen, beide zusammen 63 Klafter langen, Wandmauern.

Etwas weiter abwärts bedingte die Uebersetzung des Annabaches und der Mürz die Regulirung des Flußbettes mittelst eines Durchstiches und die Erbauung der schon erwähnten gemauerten Brücke.

Der Steg über die Mürz, welcher zur Kirche führt, ein Durchfahrtsbogen daneben, die hohe Mauer im Flusse, die hölzerne Brücke über den Thörlbach und endlich die gemauerte Brücke über den neuen Durchstich bieten ein Ganzes dar, welches auf einen Blick die Schwierigkeiten, die auf diesem Punkte der Bahn zu überwinden waren, übersehen läßt.

Die Bahnstrecke bei Elisensruhe mußte, so wie der Bezirksweg von der Bergseite, wegen der in Abrutschung begriffenen Berglehnen, mittelst hoher 235 langen Wandmauern und von der Flußseite nach Hinwegräumung des theilweise schon abgerutschten Erdreiches, Gesteines und Gerölles mittelst 87 Klafter langen, theilweise 9 Klafter hohen Stützmauern versichert werden.

Die Herstellung der Bahnstrecke bei Uebelstein und Frohnleiten machte, wegen der steilen Abdachung des Berges und der scharfen Wendun-

gen, welche die Mur in diesen Punkten beschreibt, außer bedeutenden Felsensprengungen, ebenfalls die Anwendung von hohen Stütz- und Wandmauern nothwendig. Ueberhaupt war die Strecke von Bruck über Uebelstein, Bärnegg bis Frohnleiten und darüber hinaus, theils wegen der Bergabtragungen an manchen Stellen bis auf 25 Klafter Höhe, theils wegen der tiefen Einschnitte und hohen Aufdämmungen, welche aufgeführt werden mußten, eine der schwierigsten auf der ganzen Bahn. Hier darf Kindberg ebenfalls nicht mit Stillschweigen übergangen werden, da ähnliche Verhältnisse eben so großartige Schutzbauten zur Sicherung der Bahn erforderten.

In Bezug auf die Badlwand muß erwähnt werden, daß die k. k. Kommerzialstraße sich, vor Erbauung der Bahn, dicht am Murflusse hinzog und aus einer senkrechten Felsenwand, wegen der außerordentlichen Verengung des Thales an dieser Stelle, ausgehauen werden mußte. War aber die Thalbreite an diesem Orte für die Führung der Chaussee zu gering gewesen, so fand dies um so mehr Statt, als es sich darum handelte, die Eisenbahn neben dieser Straße zu legen. Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, wurde nun vorgeschlagen, die Bahn vom linken auf das rechte Ufer zu verlegen und sie bei dem sogenannten Jungfernsprung über Feistritz zu führen. Die Beschaffenheit des Flußbettes aber und die wahrhaft kolossalen Bauten, welche nothwendig gewesen wären, um das Herabrollen der größeren Felsenstücke von der Höhe der Wand beim Jungfernsprung zu verhindern, so wie die Kostspieligkeit der bedeutenden Wasserbauten zur Sicherung des Ufers, hielten von der Ausführung dieses Projektes ab. Hätte man aber die Bahn auf dem linken Ufer neben der Poststraße führen wollen, so hätte jene verlegt und größtentheils in das Flußbett hinein fundirt und gebaut werden müssen; ein Wasserbau von mehr als 200 Klafter Länge, um die neue Straße vor den Angriffen der Mur zu bewahren, wäre ebenfalls nothwendig geworden, und es wurde als der einzige Ausweg, um diese äußerst kostspieligen und schwierigen Bauten zu vermeiden, die kühne Idee aufgefaßt, eine 191 Klafter lange Bogenstellung mit überwölbter Decke, der einerseits der Felsen und andererseits 8 Schuh dicke Pfeiler aus Quadern als Widerlager dienen und größtentheils auf dem Felsen fundirt ist, aufzuführen, die Kommerzialstraße darüber und die Eisenbahn darunter zu verlegen.

Zwischen Klein-Stübing und Gradwein, dann zwischen Judendorf und der Weinzettelbrücke sind ebenfalls auf einer Länge von 2000 Klafter Bergabtragungen und Felsensprengungen vorgenommen, so wie Wand- und Futtermauern aufgeführt worden.

Um von den Leistungen auf der ganzen Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Gratz einen besseren Ueberblick zu erhalten, geben wir folgende Zusammenstellung:

In der obern Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Bruck beträgt die Aufdämmung 292400, die Abgrabung 28400 Kubik-Klafter, in der untern von Bruck bis Gratz die Aufdämmung 186200, die Abgrabung 119200 Kubik-Klafter, und somit die Erdbewegung für den ganzen Bahnunterbau 626200 Kubik-Klafter. Längs der ganzen Trace wurden 86400 Kubik-Klafter Fel-

sen gebrochen und gesprengt; das Mauerwerk beträgt bei sämmtlichen Kunstbauten 11300, für Stützmauern 6300, für Wandmauern 5200, in Summa also 23000 Kubik-Klafter; an Quadern und Hausteinverkleidungen wurden 95400 Kubik-Schuhe versetzt. Sämmtliche Stützmauern an den Berglehnen messen 4369, die Wandmauern 3016 Kurrent-Klafter; endlich betrug für den Oberbau der Verbrauch an Schienen, welche durchgängig von den inländischen Gewerkschaften bezogen wurden, an 100000 Zentner.

Die Zeit, in welcher diese Arbeiten bewerkstelligt worden sind, beträgt im Durchschnitte 66 Bauwochen oder 396 Arbeitstage, wovon aber, wegen der eingefallenen Regentage, 27 Tage abgezogen werden müssen, wodurch die wirkliche Arbeitszeit auf 369 Tage reduzirt wird. Bei Erdarbeiten wurden 1,485824 Tagschichten verwendet; es stellt sich somit heraus, daß im Durchschnitt an 4200 Arbeiter täglich auf der Bahn beschäftigt waren; Arbeitstabellen weisen aber auch aus, daß ihrer zu Zeiten an 14000 in Thätigkeit waren. Die Summe der Tagschichten der Steinbrecher und Mineurs beläuft sich auf 404693, die Durchschnittszahl der verwendeten Arbeitsleute dieser Kategorie beträgt daher täglich 1096 Mann; — an Bauprofessionisten- und Handlangerschichten rechnet man 350590, daher ist die Anzahl dieser Arbeitsleute, welche auf den Tag entfällt, 923 Köpfe; es stellt sich endlich, wenn man alle Arbeiter-Kategorien zusammenfaßt, die Durchschnittszahl der Arbeiter, welche durch 369 Arbeitstage längs der ganzen 12½ Meilen langen Trace in Thätigkeit waren, auf 6219 Köpfe, diejenigen nicht mitbegriffen, welche beim Fuhrwerk u. s. w. beschäftigt waren.

Hinsichtlich der Konstruktion des Unter- und Oberbaues gilt das unter Olmütz-Prager Eisenbahn S. 17 Gesagte.

Ueber die wichtigsten Bauwerke der andern Bahnstrecken haben wir dasjenige, was sich bis jetzt darüber sagen läßt, schon unter Richtung der Bahn angeführt, und geben wir nur über die Konstruktion der Draubrücke bei Marburg Nachstehendes.

Die zur Uebersetzung des Drauflusses bei Marburg dienende Brücke ist nach amerikanischem und zwar nach Howis System entworfen. Das Nivellet derselben ist über den kleinsten Wasserstand über 10 Klafter hoch. Sie besteht aus drei Brückenfeldern, jedes mit 28 Klafter lichter Spannung, und aus 2 Mittelpfeilern, jeder mit 2 Klafter 2 Zoll Breite und 10 Klafter Länge; somit beträgt die Länge der ganzen Brücke zwischen den zwei Landpfeilern 88 Klafter 4 Fuß 0 Zoll, und jeder Landpfeiler hat die Länge von 5 Klafter 3 Fuß und 8 Zoll Breite. Anfangs und am Ende derselben wird ein Ziegelgewölbsbogen von 5 Klafter Spannung gezogen, wovon der am linken Ufer errichtete zur Anlegung einer Straße, jener am rechten Ufer aber zur Erreichung der Symmetrie hergestellt wird. Indessen ist der Hauptzweck dieser beiden Gewölbsbogen, daß die Landpfeiler nicht über die Hälfte in die Erdböschungen fallen, dieselben mehr herausgehoben erscheinen und das Flußbett selbst breiter bleibt.

Am linken Ufer der Drau wird eine fahrbare Bezirksstraße in das Dorf Melling, am rechten Ufer aber unter den Ziegelgewölbsbogen ein Fußweg nach dem besuchten Wallfahrtsort Maria in der Stauden angelegt.

Die Höhe der Holzkonstruktion beträgt 3 Klafter, die Höhe der Mittelpfeiler durchschnittlich 7 Klafter, die Dicke derselben 2½ Klafter. Sie sind von Mauerwerk mit Quadern gefaßt, eben so die Landpfeiler.

Die Seitenwände der Joche bestehen aus drei Haupttheilen:

1. aus den obern und untern Längenbäumen;
2. aus den Diagonalstreben, und
3. aus den mit Schrauben und Muttern versehenen Hängestangen.

Die Längenbäume sind von 8 × 10zölligem Lärchenholz, und es liegen für eine solche Tragwand deren 3 neben einander, 2 Zoll von einander entfernt. Um sie in dieser Entfernung zu halten und unter einander zu verbinden, werden gleich zu Anfang der Arbeit die 2" dicken, 6" breiten und 10" hohen Klötzchen zwischen sie gelegt, die Schrauben eingezogen und festgeschraubt. Die Längenbäume werden von möglichst großer Länge gesucht und so gelegt, daß ihre Stöße wechseln, d. h. daß auf jedes Drittel der Länge eines Bundes eine Stoßfuge kommt. Auf den Mittel- und Landpfeilern liegen sie mittelst Sattelhölzern auf, welche 11 × 13" Lärchenholz sind und deren zwei für jede Tragwand hochkantig neben einander liegen. Sie sind auf die Mauerbänke 3" tief aufgekämmt; zu ihrer Unterstützung dienen schiefe Streben, welche sich zum Theil an die Klötzchen, zum Theil an die Sattelhölzer selbst blos stumpf anstemmen. Solche Streben aus 8 × 10" Lärchenholz befinden sich drei neben einander. In die Längenbäume sind Klötzchen 1½ Zoll tief an der innern Seite eingelassen, welche aus 12×zölligem Eichenholz bestehen und 4 Fuß lang sind. Ihre schiefen Flächen stehen genau senkrecht auf die Richtung der Diagonalstreben. Diese sind 8×zölliges Lärchenholz, vierkantig gehauen und ihre Enden sind 1½ Fuß tief in die vorerwähnten Klötzchen eingezapft, so daß sie bei etwaigem Nachlassen einer Schraube nicht so leicht herausfallen können. Sie sind 2 Zoll von einander entfernt und für eine Tragwand drei neben einander, so zwar, daß die beiden äußern nach der einen Richtung, die mittlern aber nach der entgegengesetzten laufen. Der dritte Haupttheil, die Hängestangen, sind ⅞ Zoll dick und haben einen 2 Zoll dicken und 3½ Zoll breiten Kopf. Auf ihnen beruht die ganze Festigkeit der Brücke, sie müssen daher von gutem zähen Eisen gut geschmiedet und ohne Risse sein. Sie gehen zwischen den Längenbäumen, den Diagonalstreben, durch die Klötzchen und die obern Querschwellen durch und werden so eingezogen, daß die Köpfe unten, die Muttern oben sich befinden, damit das später nöthige Nachschrauben erleichtert ist. Die beiden Brückenbahnen sind ganz von einander getrennt, um etwaige Reparaturen an der einen vornehmen zu können, ohne die andere zu berühren.

Das Geländer ist auf gewöhnliche Art konstruirt, indem die Geländersäulen in die Querschwellen eingezapft und genagelt sind, eben so die schiefen Streben desselben.

Die Kosten dieser Brückenkonstruktion betragen nach dem Voranschlage:

für Erdaushebung	626 fl.	43 kr.
= Maurerarbeit	36132 =	4 =
= Steinhauerarbeit	43063 =	14 =
= Klammern und Blei	1942 =	12 =
= Zimmerarbeit für die Gründungen . . .	17473 =	13 =
= Erdanschüttung	355 =	54 =
= den Holzoberbau	43138 =	6 =
= Betheerung	2560 =	— =
= Schmiedearbeit	27630 =	54 =
= Nothbrücke	6959 =	18 =
Zusammen für die Hauptbrücke	179881 fl.	38 kr.
Für die Bogen der Widerlager	5914 =	18 =
Im Ganzen	185795 fl.	56 kr.

Da der Oberbau der Brücke 590 Fuß lang ist, so kostet der laufende Fuß 90 fl. Konv. Münze.

g. Betriebsmaschinen und Einrichtungen.

Ueber die Art des Betriebes geben wir folgende Notizen:

Der Staat, auf dessen Kosten die Bahn und sämmtliche Gebäude für den Betrieb und die Erhaltung derselben erbaut worden sind, schafft Lokomotive, Personenwagen, die ganze Wagenburg, Werkzeuge für Einrichtung der Werkstätten, Einrichtungsgegenstände, für die Stationsgebäude her, richtet, kurz gesagt, Alles so ein, als ob die Staatsverwaltung die Regie und den Betrieb der Bahnen übernehmen sollte.

Anstatt dessen verpachtet der Staat den Betrieb seiner Bahnen für eine gewisse Anzahl Jahre an größere Gesellschaften, welche unter Kautionsleistung sich verpflichten, den ihnen von der Staatsverwaltung vorgelegten Bedingungen genau zu entsprechen, so wie alle Vorschriften mit Pünktlichkeit zu befolgen.

Vergütungen hat aber dafür die Pachtgesellschaft zweierlei anzusprechen. Einmal eine Pauschalsumme für die Instandhaltung der Bahn selbst und sämmtlicher hierzu gehörigen Gebäude und für ihre Regie-Auslagen, dann eine weitere Pauschalsumme für jede Meile Weges, den ein jeder Train ohne Unterschied auf der Bahn zurücklegt. Endlich hat die Pachtgesellschaft auf Prozente der gesammten Brutto-Einnahme Anspruch. Für Beschädigungen in Folge außerordentlicher Elementar-Ereignisse leistet der Staat der Pachtgesellschaft eine, dem erweislichen Schaden angemessene Entschädigung.

Die Staatsverwaltung hat sich die Bestimmung der Anzahl derjenigen Wagenzüge, welche abzugehen haben, der Länge der Zeit, welche sie bei den Stationen verweilen sollen, kurz die Anordnung der Fahrten ausdrücklich vorbehalten; sie setzt die Ziffer der Fahrpreise und sämmtliche Tarife unabweislich fest.

Die Einnahmen, welche in die Staatskassen zu fließen haben, werden von den hierzu von der Staatsverwaltung aufgestellten Personen genau kontrolirt. Landesfürstliche Kommissarien überwachen den ganzen Betrieb.

Für die K. K. Staats-Eisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Gratz, resp. Cilli, hat die K. K. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb unter den obigen Haupt-Modalitäten für die Dauer von fünf Jahren gepachtet.

Als Pauschalpreise werden für die einzelnen Leistungen gezahlt:

	Konv. Münze.	
a. Für die Besorgung der technischen und Expeditions-Regie pro Jahr und Bahnmeile	5500 fl.	— kr.
b. Für die gewöhnliche Erhaltung des doppelten Unter- und einfachen Oberbaues, der Stationsgebäude und Wächterhäuser, pro Jahr und Bahnmeile . .	3800 „	— „
c. Für jede zurückgelegte Meile Fahrt:		
bei Personenzügen	6 „	4 „
bei gemischten Zügen	6 „	54 „
bei Lastzügen	7 „	45 „
worunter nicht nur die Kosten des Brennstoffes und des Zugbegleitungs-Personals, sondern auch die Auslagen für die Instandhaltung der Lokomotive und Wagen einbegriffen sind.		
d. Als Entschädigung für die Vorbereitung des sämmtlichen, von der Gesellschaft von Zeit zu Zeit aufzunehmenden Dienstpersonals und für andere Vorauslagen: in der ersten Strecke von Mürzzuschlag bis Gratz	1000 „	— „
bei den folgenden Strecken	600 „	— „
pro Bahnmeile.		
e. Für die Mühewaltung bei der Besorgung des gesammten Betriebsgeschäftes: 5 Prozent von der wirklich einfließenden Brutto-Einnahme; endlich		
f. einen unverzinslichen Vorschuß von	10000 „	— „
pro Bahnmeile als Betriebskapital.		

Zur Sicherstellung der eingegangenen Verbindlichkeiten wurde von der Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft ein Revers mit der Erklärung ausgestellt, daß die Gesellschaft mit ihrem ganzen Vermögen bis zum Ablaufe des Kontraktes haftbar bleibe; ferner wurde der Staatsverwaltung das Recht eingeräumt, auf ihre Kosten die Einverleibung des Pachtvertrages auf das Hypothekar-Eigenthum der Gesellschaft vornehmen lassen zu dürfen.

An Lokomotiven, Tendern u. s. w. sind vorläufig theils bezogen, theils in Bestellung gegeben:

1 sechsrädrige Lokomotive II. Kategorie mit 4½ schuhigen Triebrädern;

21 achträdrige Lokomotive III. Kategorie mit 4schuhigen Triebrädern;

17 Tender;

1 Reserve-Garnitur für die Lokomotive II. Kategorie;

10 Reserve-Garnituren „ „ „ III. „

8 Reserve-Räderpaare für die Tender;

4 achträdrige Personenwagen I. und II. Klasse;

4 „ „ II. Klasse;

6 „ „ III. „

46 „ Lastwagen;

2 „ „ mit Kondukteur-Abtheilungen;

10 vierrädrige Lastwagen mit Plattform;

2 „ „ „ „ mit Kondukteur-Abtheilungen;

10 „ „ ohne „

4 „ „ „ „ mit Gepäck-Abtheilungen;

12 „ Equipagewagen;

2 „ Pferdewagen;

6 „ Schneepflüge;

33 Reserve-Räderpaare für Wagen;

1 „ „ „ Schneepflüge.

h. Fahrordnung, Tarif.

Täglich gehen in der Richtung von Mürzzuschlag nach Gratz und umgekehrt:

Ein Personen-, ein Lasten-, so wie ein Post- und gemischter Zug. Mit diesen Zügen stehen die von Wien nach Gloggnitz und von Gloggnitz nach Wien abgehenden Züge in Verbindung, indem die Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks über den Semmering von der Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn besorgt wird.

A Tarif
für die Personen-Beförderung
in Konv. Münze.

Von Mürzzuschlag nach	Preisklasse. 1. fl.	1. kr.	2. fl.	2. kr.	3. fl.	3. kr.	4. fl.	4. kr.
Langenwang . . .	—	18	—	11	—	8	—	6
Krieglach	—	29	—	18	—	13	—	10
Kindberg	—	56	—	34	—	25	—	19
Marein	1	12	—	44	—	32	—	24
Kapfenberg . . .	1	28	—	54	—	39	—	29
Bruck	1	37	—	59	—	43	—	32
Bärnegg	1	59	1	13	—	53	—	40
Mixnitz	2	8	1	18	—	57	—	43
Frohnleiten . . .	2	38	1	36	1	10	—	53
Peggau	2	56	1	47	1	18	—	59
Klein-Stübing . .	3	5	1	53	1	22	1	2
Judendorf . . .	3	25	2	5	1	31	1	8
Gratz	3	45	2	18	1	40	1	15

Von Gratz nach	Preisklasse. 1. fl.	1. kr.	2. fl.	2. kr.	3. fl.	3. kr.	4. fl.	4. kr.
Judendorf . . .	—	20	—	12	—	9	—	7
Klein-Stübing . .	—	41	—	25	—	18	—	14
Peggau	—	50	—	30	—	22	—	17
Frohnleiten . . .	1	8	—	41	—	30	—	23
Mixnitz	1	37	—	59	—	43	—	32
Bärnegg	1	46	1	5	—	47	—	35
Bruck	2	8	1	18	—	57	—	43
Kapfenberg . . .	2	17	1	24	1	1	—	46
Marein	2	33	1	34	1	8	—	51
Kindberg	2	49	1	43	1	15	—	56
Krieglach	3	16	2	—	1	27	1	5
Langenwang . . .	3	27	2	7	1	32	1	9
Mürzzuschlag . .	3	45	2	18	1	40	1	15

Bei **Personenzügen** kommen die drei ersteren, hingegen bei **gemischten Zügen** die drei letzteren Preisklassen vor.

Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Schooße gehalten werden, sind frei.

Kinder von 2 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte der Tarifsgebühr.

Uniformirte Militair-Mannschaften, vom Unteroffizier abwärts, diese mitbegriffen, zahlen zur Beförderung in der **III.** Wagenklasse des Personenzuges nur die Gebühr der **IV.** Preisklasse.

Für den Uebertritt in eine höhere Wagenklasse ist festgesetzt, daß beim

Personenzuge	von	der	3.	in	die	2.	noch	eine	Karte	4. Klasse
	„	„	3.	„	„	1.	„	„	„	2. „
	„	„	2.	„	„	1.	„	„	„	3. „
gemischten Zuge	„	„	3.	„	„	2.	„	„	„	4. „
	„	„	3.	„	„	1.	„	„	„	3. „
	„	„	2.	„	„	1.	„	„	„	4. „

zu lösen ist.

Für Separatfahrten sind für die erste Meile 30 fl., für jede folgende 14 fl., und wenn die Rückfahrt noch an demselben Tage erfolgt, sind für diese für jede Meile 10 fl. K. M. zu entrichten. Wenn jedoch die zu bezahlende Gebühr für die Anzahl der Mitfahrenden, für das Reisegepäck und für die mitzunehmenden Equipagen, Pferde und Hunde, nach dem Tarife für die Beförderung mit Personenzügen, sich höher als nach den vorerwähnten Preisen berechnet, so tritt für solche Separatzüge die Zahlung nach dem gewöhnlichen Tarife ein.

Die Fahrkarten sind bei allen Expediten am Tage der beabsichtigten Fahrt in der Stunde vor der Abfahrt des betreffenden Zuges, und zwar bis längstens fünf Minuten vor Ausgang dieser Stunde zu lösen. Sie sind nur für die darauf bezeichnete Stationsfahrt und für die im §. 18 bestimmte Wagenklasse gültig; daher sind sie von den Reisenden gleich beim Empfange zu prüfen, ob sie auf die gewünschte Station, Fahrt und Wagenklasse lauten, da spätere Reklamationen nicht mehr berücksichtigt werden können. Die Zahlung für die Fahrkarten sowohl als für andere Gebühren muß in gangbarer Münze geschehen und der Geldwechsel an der Kasse soll thunlichst vermieden werden.

Bestimmungen.

1. Die Reisenden haben die über die Benutzung der K. K. Staats-Eisenbahnen veröffentlichten Bestimmungen zu beachten, den Anordnungen der zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit aufgestellten Individuen Folge zu leisten und dieselben nöthigenfalls in der Ausübung ihrer Berufspflichten zu unterstützen.

2. Die Reisenden haben sich, den bestehenden Vorschriften gemäß, mit den erforderlichen Reise-Dokumenten zu versehen und müssen zur gehörigen Zeit die Fahrkarte lösen. Nur gegen Vorzeigung einer Fahrkarte, von welcher der Portier oder Thürsteher den Coupon abzureißen hat, ist der Eintritt in die zum Abwarten der Abfahrtszeit bestimmten Lokalitäten gestattet.

Digitized by Google

3. Jeder Reisende kann 50 Pfund Gepäck unter eigener Aufsicht mit sich in den Wagen nehmen, wenn er es ohne Belästigung der Mitfahrenden unter seinem Sitze unterbringen kann. Ist das Gepäck zu voluminös, also zur Mitnahme im Wagen nicht geeignet, oder schwerer als 50 Pfund, oder will der Reisende dasselbe überhaupt nicht unter eigener Aufsicht mit sich nehmen, so ist dasselbe bei dem betreffenden Expedite vorschriftsmäßig aufzugeben.

4. Auf den Hauptstationen wird 15 Minuten vor der Abfahrt des Zuges ein Glockenzeichen gegeben, bei welchem sich die Reisenden zum Wagenzuge zu begeben und in den Wagen jener Klasse, für welche die Fahrkarte gelöst worden ist, den Platz einzunehmen haben. In den Zwischenstationen ist die Ankunft des betreffenden Zuges ebenfalls in den hierzu bestimmten Lokalitäten abzuwarten. Die Ankunft wird durch ein Glockenzeichen angezeigt und nach dessen Eintreffen werden die Kondukteure den Wagen bezeichnen, auf welchem Plätze einzunehmen sein werden.

5. Das Besteigen der Wagen ist, wenn mit dem Horn das Zeichen gegeben worden, oder wenn sich der Wagenzug in Bewegung gesetzt hat, oder so lange er nicht zum vollkommenen Stillstande gebracht ist, untersagt.

6. Wer die festgesetzte Abfahrtszeit versäumt, hat weder auf einen Rückersatz für die gelöste Fahrkarte, noch auf irgend eine Entschädigung Anspruch, und es ist auch kein Austausch für eine spätere Fahrt zulässig.

7. Der Zutritt zu andern als jenen Räumen des Bahnhofes, welche zum Auf- und Absteigen bestimmt sind, ist den Reisenden nicht gestattet, und es haben sich dieselben auch von den Lokomotiven und von den Fahrgeleisen entfernt zu halten.

8. Das Oeffnen der Wagenthüren durch die Reisenden ist nur im Falle eines eingetretenen besonderen Vorfalles, bei welchem das Verweilen in den Wagen Gefahr bringen könnte, und worüber die Kondukteure Auskunft zu geben beauftragt sind, gestattet; in allen andern Fällen, besonders während der Fahrt, ist dies, so wie das Herausstellen auf die Plateform der Wagen, strenge untersagt, und noch weniger darf ein Absteigen versucht werden, ehe der Wagenzug in Stillstand gebracht ist. Bei vorkommenden Störungen wird übrigens dem Ersuchen der Kondukteure zum Absteigen von dem Wagen Folge zu geben sein.

Ueberhaupt haben sich die Reisenden auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten. Das Besteigen der Bänke und das Uebersteigen der Lehnen, besonders aber das Hinausbeugen über die Seiten des Wagens und das Anlehnen an die Thüren ist nicht gestattet.

9. Die Fahrkarten sind von den Reisenden zu verwahren, auf Verlangen der Kondukteure und Revisoren vorzuzeigen und erst vor dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation an den Kondukteur abzugeben.

Wer mit einer ungültigen oder wohl gar ohne eine Karte getroffen wird, muß die Fahrgebühr für die benutzte Wagenklasse und für die ganze Strecke, welche der Zug von seinem Abgangsorte zurückgelegt hat, dem Kondukteur sogleich bezahlen, welcher bei dem nächsten Expedite die Fahrkarte

sowohl für diese als auch für die von dem Reisenden noch zu befahrende Strecke zu lösen und demselben zu übergeben hat, und es wird in dem Falle, wo die absichtliche Benachtheiligung der Anstalt mit Grund zu vermuthen ist, die Weiterbeförderung verweigert.

10. Nach dem Eintreffen eines Zuges auf einer Zwischenstation haben, sobald der Zug in Stillstand gebracht ist, diejenigen die Wagen zu verlassen, welche auf der Station zurückbleiben. Die Weiterfahrenden haben das Absteigen möglichst zu vermeiden, und müssen im unvermeidlichen Falle jedenfalls vor dem mit dem Horne zur Abfahrt zu gebenden Zeichen den Wagen wieder besteigen.

Das Absteigen soll auf allen Stationen auf der gegen die Aufnahmsgebäude gerichteten Seite geschehen, und die Reisenden sollen am Bahnhofe nicht länger verweilen, als zur Empfangnahme des Gepäckes unumgänglich nöthig ist.

11. Wenn der Fall eintritt, daß Fahrten unterbrochen würden oder gar nicht vorgenommen werden könnten, hat der Reisende Anspruch auf den Rückersatz des bezahlten Fahrgeldes, jedoch nur für jene Bahnstrecke, auf welcher die Fahrt unterbleibt; außerdem haben die Passagiere keinen Anspruch auf Entschädigung zu machen.

12. Bei Elementar-Ereignissen oder andern Hindernissen, welche die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke nicht fortzusetzen gestatten, wird für die Weiterbeförderung bis zur nächsten fahrbaren Strecke mittelst anderweitiger Fahrgelegenheiten ohne Entrichtung einer besondern Gebühr möglichst gesorgt werden.

13. Betrunkenen, Kranken und überhaupt solchen Personen, welche den Nebensitzenden durch ihre Nachbarschaft oder durch unanständiges Betragen lästig sind, wird die Mit- oder Weiterfahrt nicht gestattet, und diese haben auch keinen Anspruch auf den Rückersatz der bezahlten Fahrgebühr.

14. Das Tabakrauchen ist in den Wagen zweiter und dritter Klasse erlaubt, in der ersten Wagenklasse aber nur dann, wenn keiner der in derselben Abtheilung befindlichen Passagiere den Wunsch zur Unterlassung zu erkennen giebt.

Auf den Bahnhöfen ist das Tabakrauchen nur in den Hallen oder auf den Plätzen, wo aus- und eingestiegen wird, gestattet; in allen übrigen Räumen ist dasselbe auf allen Stationsplätzen verboten.

15. Gegenstände, welche längs der Bahn oder in den Wagen aufgefunden werden, sind bei der Kasse in Grätz mündlich oder schriftlich zu erfragen, und werden, wenn dieselben von den Parteien als ihr Eigenthum genau bezeichnet werden können, gegen Bestätigung verabfolgt.

16. Die bei der Bahnanstalt Angestellten haben für die Reisenden die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten, und es ist ihnen strenge untersagt, Trinkgelder zu fordern.

17. Finden sich die Reisenden veranlaßt, über die bei der Bahnanstalt Angestellten Beschwerde zu führen, so haben sie diese in der Station, wo sie die Bahn verlassen, in das bei dem Expedite befindliche Beschwerdenbuch,

unter Angabe des Namens oder der Nummer des Angeklagten, dann unter Beisetzung des Namens und Wohnortes des Beschwerdeführenden, einzutragen. Mündliche Beschwerden sind auf der Station bei den mit einem Abzeichen versehenen Beamten anzubringen.

B. Tarif für Reisegepäck und Eilgut.

Jedem Reisenden ist gestattet, 50 Pfund leicht unterzubringendes Gepäck, welches jedoch selbst zu beaufsichtigen ist, portofrei mitzunehmen; Reisegepäck, welches über 50 Pfund wiegt, oder seines Volumens wegen zum Mitnehmen im Wagen nicht geeignet ist, oder welches überhaupt nicht unter eigener Aufsicht behalten werden wollte, ist besonders gegen Rezepisse aufzugeben und an Aufsichtsgebühr sind 4 kr. K. M. zu entrichten; außerdem sind für je 25 Pfund Reisegepäck oder für je 25 Pfund Eilgut zu bezahlen:

Von	Mürzzuschlag	nach	Langenwang	1	kr.
"	"	"	Krieglach	2	"
"	"	"	Kindberg	3	"
"	"	"	Marein	4	"
"	"	"	Kapfenberg	5	"
"	"	"	Bruck	5	"
"	"	"	Bärnegg	7	"
"	"	"	Mixnitz	7	"
"	"	"	Frohnleiten	9	"
"	"	"	Peggau	10	"
"	"	"	Klein-Stübing	10	"
"	"	"	Judendorf	11	"
"	"	"	Gratz	13	"
"	Gratz	nach	Judendorf	1	"
"	"	"	Klein-Stübing	2	"
"	"	"	Peggau	3	"
"	"	"	Frohnleiten	4	"
"	"	"	Mixnitz	5	"
"	"	"	Bärnegg	6	"
"	"	"	Bruck	7	"
"	"	"	Kapfenberg	8	"
"	"	"	Marein	9	"
"	"	"	Kindberg	9	"
"	"	"	Krieglach	11	"
"	"	"	Langenwang	12	"
"	"	"	Mürzzuschlag	13	"

Bestimmungen.

a) Ueber Reisegepäck.

1. Die Aufgabe des Gepäckes kann auf allen Stationen am Tage der Fahrt längstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges geschehen. Das aufzugebende Gepäck muß gut emballirt sein und darf keine Flüssigkeiten

Digitized by Google

oder andere Gegenstände enthalten, welche durch Reibung oder auf irgend eine andere Weise Schaden verursachen könnten. Wer dieser Vorschrift zuwider handelt, hat den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Jedes aufzugebende Gepäckstück soll mit dem Namen des Eigenthümers und mit dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnet sein. Wer unbezeichnetes Gepäck aufgiebt, hat sich zu überzeugen, ob der, bei der Aufgabe auf das Gepäck befestigt werdende Stationszettel mit der Nummer des Rezepisses und mit der richtigen Bestimmungsstation bezeichnet ist.

2. Für das ordnungsmäßig aufgegebene Reisegepäck wird bis unmittelbar nach der Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation die Haftung übernommen, und dasselbe wird zu dieser Zeit, gegen Zurückstellung des Rezepisses, den Reisenden verabfolgt.

Für jenes Gepäck, welches nicht gleich in Empfang genommen oder nicht binnen 24 Stunden abgeholt wird, sind 3 kr. an Lagerzins zu entrichten, und es findet nach dieser 24stündigen Frist keine Haftung mehr Statt.

3. Sollte der Fall vorkommen, daß ein Rezepisse in Verlust geräth, so muß sich der Reisende vor der Verabfolgung des Gepäckes befriedigend legitimiren, und hat angemessene Sicherstellung zu leisten, so wie den Empfang des Gepäckes schriftlich zu bestätigen.

4. Für aus Verschulden der Angestellten in Verlust gerathenes Gepäck wird gegen Rückgabe des Rezepisses, und zwar für jedes Sporco-Pfund eine Entschädigung von Einem Gulden Konv. Münze geleistet.

5. Beschädigtes Gepäck, so wie jenes, bei welchem ein Abgang Statt findet, wird, wenn kein gütliches Uebereinkommen über den Betrag der Entschädigung zu Stande kommt, als in Verlust gerathen behandelt, und dafür die unter 4. bestimmte Entschädigung geleistet, wogegen von Seite der Reisenden kein Anspruch auf das Gepäck zu machen ist.

6. Wenn der Verlust, Abgang oder eine Beschädigung durch mangelhafte oder unzureichende Emballage, oder überhaupt durch Verschulden der Partei entsteht, wird keine Entschädigung geleistet.

7. Es steht jedem Reisenden frei, sein Gepäck für die Zeit des Transports desselben und für die darauf folgenden 24 Stunden mit einem höheren als unter 4. bestimmten Werthe gegen Entrichtung einer Assekuranzprämie von einem halben Prozente des angegebenen Werthes zu versichern; die diesfälligen Versicherungsbedingnisse sind bei den Expediten einzusehen.

8. Bei der Verabfolgung des Gepäckes hat der Reisende dasselbe zu prüfen, und für den Fall einer Statt gehabten Beschädigung, eines Abganges oder eines eingetretenen Verlustes, sogleich den Entschädigungsanspruch anzumelden, da spätere Reklamationen nicht berücksichtigt werden können.

9. Auf den Hauptstationen Mürzzuschlag, Bruck und Gratz sind verantwortliche Gepäckträger bestellt, welche am Arme ein numerirtes Abzeichen tragen. Es steht den Reisenden frei, sich der Träger zu bedienen oder nicht. Der Tarif für den Trägerlohn ist in den genannten Stationen angeschlagen, und es darf von den Trägern unter keinem Vorwande eine höhere Gebühr gefordert werden. Ist in Gratz bei der Hinwegschaffung des Gepäckes die

Gefällslinie zu passiren, so hat der Eigenthümer bei der Revision daselbst gegenwärtig zu sein.

b) Ueber das Eilgut.

1. Mit den Personen- und gemischten Zügen wird auch von und nach allen Stationen Eilgut befördert, wenn die Aufgabe desselben längstens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges, in keinem Falle aber später als sieben Uhr Abends Statt findet. Der Aufgeber erhält dafür einen Aufnahmsschein.

2. Jeder Eilsendung ist ein gehöriger Frachtbrief, und jenen Gegenständen, für welche es erforderlich ist, das zollamtliche Deckungs-Dokument beizugeben. In Ermangelung des letztern wird die Sendung gar nicht, und in Ermangelung des erstern nur dann angenommen, wenn der Versender den Frachtbrief beim Expedite verfassen läßt, wofür jedoch die festgesetzte Gebühr zu entrichten ist.

3. Die im Tarife festgesetzten Gebühren sind entweder bei der Aufgabe zu entrichten oder zur Entrichtung an den Empfänger anzuweisen. Die Auszahlung nachzurechnender Spesen kann nur nach den beim Frachten-Transporte diesfalls festgesetzten Bestimmungen, somit nur für die Stationen Gratz, Peggau, Bruck, Kindberg und Mürzzuschlag geschehen.

4. Nach dem Eintreffen des Eilgutes auf der Bestimmungsstation wird entweder die Weiterbeförderung nach den für den Waarentransport veröffentlichten Bestimmungen besorgt, oder, wenn die Sendung auf der Bestimmungsstation an den Empfänger zu verabfolgen ist, wird dieser schriftlich avisirt, wonach dasselbe im Verlaufe von 48 Stunden abzuholen ist. Auf den Hauptstationen Mürzzuschlag, Bruck und Gratz wird das Eilgut auf Verlangen, gegen Entrichtung der festgesetzten Trägergebühr, an die Adresse entweder noch am Tage der Ankunft oder spätestens am nächsten Tage zugestellt, wenn nicht eine zoll- oder gefällsamtliche Amtshandlung vorzunehmen ist, bei welcher die Partei selbst zugegen sein muß.

5. Alle Gegenstände, welche beim Reisegepäck von der Beförderung ausgeschlossen sind, werden auch nicht als Eilgut aufgenommen, und bei verheimlichter Beipackung ist ebenfalls für den daraus entstehenden Schaden zu haften. Eben so ist die Beförderung von Briefen und postpflichtigen Packeten nach gegenwärtigen Bestimmungen nicht zulässig.

6. In Bezug auf die Haftung, Entschädigung, Versicherung und den Lagerzins gelten für das Eilgut dieselben Bestimmungen wie für das Reisegepäck.

C. Beförderung von Equipagen, Pferden und Hunden.

Equipagen, und zwar: Steirer, leichte Jagd- und Wurstwagen, dann unbepackte zweispännige Kaleschen und Pritschken zahlen 48 kr. pro Meile; zweisitzige bepackte Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Stadtschwimmer 1 fl. pro Meile; bepackte viersitzige Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer und Kourrier-Koupé's 1 fl. 12 kr. pro Meile, und

zwei- und vierspännige schwerbepackte Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons 1 fl. 24 kr. pro Meile.

Für ein einzelnes Pferd kommen 48 kr., für zwei Pferde 1 fl., für drei Pferde 1 fl. 12 kr., bei mehr als drei Pferden aber für jedes Stück 30 kr. pro Meile zu entrichten.

Bestimmungen.

1. Equipagen werden nur auf und nach den Stationen Mürzzuschlag, Kindberg, Bruck, Mirnitz, Peggau und Gratz zur Beförderung aufgenommen. Sie sollen, wo möglich, Tags vorher avisirt, und müssen in jedem Falle wenigstens eine Stunde vor dem Abgange des Zuges, mit welchem sie zu befördern sind, in den Bahnhof gebracht, bei dem Expedite gegen Entrichtung der tarifsmäßigen Gebühr und gegen Rezepisse aufgegeben werden.

2. Die dazu gehörigen Passagiere und Dienerschaft, deren Anzahl nicht größer sein darf, als die Equipagen Sitze enthalten, haben, und zwar erstere Fahrkarten dritter Klasse und letztere vierter Klasse zu lösen, und die Passagiere können in den Wagen erster Klasse, die Dienerschaft in den Wagen dritter Klasse Platz nehmen.

3. Sowohl die Fahrkarten als auch die Rezepisse über die Equipagen sind den Kondukteuren oder Revisoren auf Verlangen vorzuweisen, und erstere sind vor, letztere aber nach dem Eintreffen auf den Bestimmungsstationen abzugeben.

4. Es wird dafür gesorgt werden, daß auf den Hauptstationen Mürzzuschlag, Bruck und Gratz zur weiteren Beförderung der auf der Bahn angelangten Equipagen Postpferde stets in Bereitschaft stehen.

5. Uebrigens wird bei allen Expediten, bei welchen Equipagen aufgegeben werden, die Bestellung von Pferden, welche die Ankunft der Equipagen auf den Bestimmungsstationen zu erwarten haben, gegen Erlag der festgesetzten Bestellungsgebühr von 30 kr. Konv. Münze übernommen, wenn die Anmeldung wenigstens eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges geschieht, welcher unmittelbar vor dem zur Beförderung der Equipagen bestimmten Zuge nach der betreffenden Station abgeht.

6. Pferde werden ebenfalls nur auf und nach den sub 1. benannten Stationen und nach den in jener Nummer weiter enthaltenen Bestimmungen aufgenommen.

7. Jedes zur Begleitung und Aufsicht über die Pferde beigegebene Individuum hat eine Fahrkarte vierter Klasse zu lösen; diese, so wie die Rezepisse über die Aufgabe der Pferde, dem Kondukteur oder Revisor auf Verlangen vorzuweisen, erstere vor und letzteres bei dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation abzugeben. Es werden zwar auch Pferde ohne Begleitung befördert, jedoch wird für das Entspringen oder für Beschädigungen derselben nicht gehaftet, und es muß dafür gesorgt werden, daß solche Pferde auf den Bestimmungsstationen nach dem Eintreffen des Zuges abgeholt werden.

8. Die Reisenden dürfen in den Wagen nur Schooßhunde, und selbst diese nur dann mitnehmen, wenn sie immer auf dem Schooße gehalten werden und wenn von keinem der Mitfahrenden eine Einwendung dagegen gemacht wird. Hunde, welche in dem Wagen nicht mitgenommen werden wollen oder nicht mitgenommen werden dürfen, werden in eigenen Behältern befördert, und müssen bei dem Expedite gegen Rezepisse und gegen Bezahlung von 3 kr. pro Meile aufgegeben werden. Die zur Befestigung der Hunde erforderlichen Mittel haben die Eigenthümer selbst beizubringen und sich von deren sicheren Anlegung zu überzeugen, indem weder für das Entspringen noch für Beschädigungen eine Haftung übernommen wird. Wenn die Gebühr unter 10 kr. entfallen würde, so sind dennoch 10 kr. pro Stück zu entrichten.

Für die Beförderung über den Semmering und Verbindung des Verkehrs auf der K. K. Staats-Eisenbahn mit jener auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn gelten folgende Bestimmungen:

1. Die K. K. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft hat für die Zeit, als auf der Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag die Staatsbahn nicht erbaut ist, die besondere Verpflichtung übernommen, solche Einrichtungen zu treffen, daß Personen und Waaren, in Ansehung welcher von diesen Einrichtungen Gebrauch gemacht werden will, in dieser Strecke auf eine anständige und bequeme Weise mit möglichster Beschleunigung und gegen billige Preise befördert werden, und zu einer Zeit nach Mürzzuschlag und umgekehrt nach Gloggnitz gelangen, damit das Eintreffen der Personen an diesen Orten zur Zeit, welche für das Abgehen der Züge von dort festgesetzt ist, keine Störung erleide.

2. Zu diesem Ende sind mit den auf der K. K. Staats-Eisenbahn festgesetzten regelmäßigen Fahrten auch regelmäßige Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn so in Verbindung gebracht, daß Personen und Sachen, welche auf der Staats-Eisenbahn von den in der Richtung nach Wien verkehrenden Zügen Gebrauch machen, nach der Uebersetzung des Semmerings von Gloggnitz gegen Wien, und daß umgekehrt jene, welche von den bestimmten Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Bahn in der Richtung von Wien Gebrauch machen, nach der Uebersetzung des Semmerings von Mürzzuschlag aus gegen Gratz ungesäumt weiter befördert werden.

3. Der K. K. Postmeister und Lohnkutscher Franz Seister hat sich gegen die Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft verbindlich gemacht, alle Passagiere, welche, ohne mit den K. K. Postwagen zu reisen, dennoch die Fahrten auf beiden obengenannten Eisenbahnen benutzen wollen, sogleich nach ihrer Ankunft in Gloggnitz oder Mürzzuschlag über den Semmering auf eine anständige Weise und in einem Zeitraume zu befördern, daß dieselben noch zeitig genug vor dem Abgange des Trains in den Bahnhöfen anlangen.

4. Die zu diesem Behufe nöthigen Fahrkarten sind sowohl auf allen Stationen der K. K. Staats-Eisenbahn als auch bei allen bedeutenderen

Stationen der Gloggnitzer Bahn gegen Vorausbezahlung von 5 fl. K.-M. für eine viersitzige Kalesche, von 1 fl. 20 kr. K.-M. für einen Platz im geschlossenen Gesellschaftswagen, und von 1 fl. K.-M. für einen Platz im offenen Stellwagen (letztere jedoch nur für die Tagfahrten), zu bekommen, und es werden besonders die P. T. Reisenden von Wien und Gratz ersucht, sich diese Karten Tags vorher zu lösen, weil hiervon die unverweilte Beförderung abhängig ist, indem für die anderen Passagiere, welche nicht früher avisirt worden sind, erst bei ihrer Ankunft in Gloggnitz oder Mürzzuschlag gesorgt, und denselben das sichere Eintreffen vor dem Abgange des Trains nicht verbürgt werden kann.

5. Jeder Passagier kann Felleisen, Mantelsäcke, Reisetaschen, Hutschachteln und dergl., im Gesammtgewichte von höchstens 50 Pfund, bei der Fahrt über den Semmering unter eigener Aufsicht unentgeltlich auf dem ihm zugewiesenen Wagen mit sich führen. Alles andere Reisegepäck ist der Gepäcks-Expedition auf dem betreffenden Bahnhofe zur Beförderung von Gloggnitz nach Mürzzuschlag oder vice versa zu übergeben, und erst nach der Fahrt über den Semmering wieder in Empfang zu nehmen, wofür jedoch nebst dem Bahnfrachtlohne die Gebühr für den Transport über den Semmering mit 10 kr. K.-M. von 1 bis 50 Pfund, und mit 20 kr. K.-M. pro Zentner bei der Aufgabe entrichtet werden muß. Voluminöse Gepäckstücke, dann Einrichtungen und große Kisten, endlich Waaren verschiedener Art können nicht mitgenommen, sondern müssen als Eilgut entweder voraus oder nachgesendet werden.

6. Hinsichtlich der Haftung und Assekuranz für den Gepäcktransport über den Semmering haben dieselben Bestimmungen zu gelten, welche für beide Bahnen vorgeschrieben sind.

7. Bei der Bestellung von ganzen Wagen ist die Mauth von den Passagieren abgesondert zu bezahlen, dagegen haben jene Passagiere, welche sich Gesellschafts- oder Stellwagenkarten gelöst haben, keine weitere Gebühr zu entrichten.

8. Die Reisenden von Mürzzuschlag erhalten zur Vermeidung jedes Aufenthaltes blos am Gloggnitzer, und jene von Gloggnitz nur am Mürzzuschlager Bahnhofe die nöthigen Speisen und Getränke um billigst festgesetzte Preise. Den Kutschern ist verboten, Trinkgelder zu fordern oder unterweges einzukehren.

9. Diejenigen, welche von der erwähnten Einrichtung keinen Gebrauch machen, sondern mit eigenen oder mit anderen Gelegenheiten den Semmering überschreiten, müssen auch selbst dafür sorgen, daß sie zu gehöriger Zeit in Mürzzuschlag oder Gloggnitz eintreffen, wenn sie von der in Verbindung stehenden Eisenbahnfahrt Gebrauch machen wollen, da auf deren Verspätung keine Rücksicht genommen werden kann, sondern die Abfahrt des Zuges zur bestimmten Zeit Statt finden wird.

10. Eilgut kann auf allen Stationen der Staatsbahn zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Bahn bis auf die Bestimmungsstation, und ebenso auf allen Stationen der Wien-Gloggnitzer

Bahn zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Staatsbahn bis auf die Bestimmungsstation aufgegeben werden; es muß aber bei der Aufgabe die Bestimmungsstation angegeben und die festgesetzten Gebühren für die Beförderung auf beiden Bahnen und über den Semmering gleichzeitig entrichtet oder angewiesen werden.

11. Durch das bei der Aufgabe des Eilgutes auf der Staats-Eisenbahn oder auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn empfangene Rezepisse, und durch den im Falle stattgehabter Versicherung erhaltenen Versicherungsschein, ist die Partei für die richtige Beförderung auf der Staatsbahn, über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Bahn, dann für den Anspruch auf Entschädigungen bei allenfälligen Verlusten oder Beschädigungen nach den gegenwärtigen Bestimmungen gedeckt.

Dagegen erlischt nach der Verabfolgung des Eilgutes auf der Bestimmungs-Station jeder Anspruch auf Entschädigung sowohl für die auf der Staatsbahn, als auch auf der Wien-Gloggnitzer Bahn aufgegebenen Gegenstände.

12. Equipagen, Pferde und Hunde werden auf jeder der beiden Bahnen nur bis zur Endstation Mürzzuschlag und beziehungsweise Gloggnitz befördert. Zur weiteren Beförderung der Equipagen über den Semmering stehen jedoch sowohl in Mürzzuschlag als auch in Gloggnitz stets Post- und Privatpferde in Bereitschaft, welche sie bis zu der für die Abfahrt des in Verbindung stehenden Zuges bestimmten Zeit auf die entgegengesetzte Station über den Semmering bringen, um von dort gegen erneuerte Aufgabe und Entrichtung der weiteren tarifmäßigen Gebühren weiter befördert zu werden.

Das Verweilen der Equipagen unterweges ist zu vermeiden, weil die Fahrt über den Semmering in der festgesetzten Zeit geschehen muß und auf verspätete Equipagen mit der Abfahrt der Eisenbahnzüge nicht gewartet werden kann.

13. Pferde und Hunde werden in den beiden Stationen Mürzzuschlag und Gloggnitz an die Eigenthümer verabfolgt und diese haben für die zeitgemäße Beförderung über den Semmering selbst zu sorgen, und müssen dieselben sodann zur weiteren Beförderung auf der Bahn in Mürzzuschlag oder Gloggnitz neuerdings gegen Rezepisse aufgeben und die weiteren tarifmäßigen Gebühren entrichten, wobei zu bemerken ist, daß Hunde auch in den zur Fahrt über den Semmering bestimmten Wagen nicht mitgenommen werden dürfen, wenn sie zu groß sind oder wenn einer der Mitfahrenden eine Einwendung dagegen macht.

D. Tarif für die Beförderung von Gütern,

berechnet nach dem Meilen-Ausmaße mit Inbegriff der Auf- und Abladegebühren pro Wiener Sporkozentner in Konventionsmünze, wobei jedoch bemerkt wird, daß die Bruchtheile unter einem halben Kreuzer weggelassen, die einen halben und darüber betragenden als ganze Kreuzer angenommen sind.

Von Mürzzuschlag nach	Wagenklasse		Von Gratz nach	Wagenklasse	
	I.	II.		I.	II.
Langenwang	2	2	Judendorf	2	2
Krieglach	2	3	Klein-Stübing	3	4
Kindberg	3	5	Peggau	3	4
Marein	4	6	Frohnleiten	4	6
Kapfenberg	5	7	Mixnitz	5	8
Bruck	5	8	Bärnegg	5	8
Bärnegg	6	9	Bruck	6	10
Mixnitz	6	10	Kapfenberg	7	11
Frohnleiten	8	12	Marein	7	12
Peggau	8	13	Kindberg	8	13
Klein-Stübing	9	14	Krieglach	9	15
Judendorf	10	15	Langenwang	10	15
Gratz	10	17	Mürzzuschlag	10	17

Tarifsatz pro Zentner und Meile in K.-M. für Waaren I. Klasse $\frac{3}{4}$ kr. — II. Klasse $1\frac{1}{4}$ kr.

I. Der Frachtpreis wird nie geringer als mit 10 kr. berechnet.

II. Für voluminöse Gegenstände ist, wenn sie nicht einen verhältnißmäßig zu großen Raum einnehmen und nicht schwierig zu verpacken und zu verführen sind, das Doppelte der 1. Preisklasse, und für alle sonstigen voluminösen oder jene Gegenstände, welche einer eigenen Transports-Vorkehrung bedürfen, als: Pulver, Salpeter, Terpentinöl, Vitriolöl, Zündapparate, das Zweifache der 2. Preisklasse zu entrichten.

III. Colli unter 100 Pfund werden zu einem Zentner angenommen. Bei größeren Lasten bleibt ein Uebergewicht von 1 bis 49 Pfund über die Zentnerzahl außer Anschlag; ein Uebergewicht von 50 Pfund und darüber aber wird als ein Zentner angesehen und berechnet.

1. Die Auf- und Abladegebühr beträgt 1 kr. pro Zentner.

2. Auf den kleinen Zwischenstationen werden Frachten nur in dem Falle zur Beförderung angenommen, wenn die Last den Tag vor ihrer Beförderung bei dem Stationsbeamten angemeldet wird und dieselbe wenigstens 40 Zentner ausmacht.

3. Gold, Silber, Galanteriewaaren und dergleichen gestickte Artikel, Sammt und Seide, werden blos als Eilgut aufgenommen und behandelt.

4. Für Frachten, welche nicht gleich abgeholt, sondern eingelagert werden, ist nach fünf Tagen, den Tag der Ankunft und bezüglich der Einlagerung mitgerechnet, ein Lagerzins zu entrichten, welcher für Bau-, Binder- und Tischlerholz, welches im Freien gelagert wird, $\frac{1}{10}$ kr. pro Zentner und Tag, für Brennholz in 1 kr. pro Klafter und Tag, und für jeden sonstigen Fracht-Artikel in $\frac{1}{2}$ kr. pro Zentner und Tag besteht.

5. Für Separatzüge, welche 24 Stunden früher anzumelden sind, ist festgesetzt, daß das Gewicht der zu verfrachtenden Waare 1200 Zentner betragen müsse, oder, daß bei einem mindern Gewichte die Frachtgebühr von 1200 Zentner entrichtet wird.

6. An Assekuranzgebühr ist für Waaren 1. Klasse in der Strecke von

Mürzzuschlag bis Gloggnitz ohne Unterschied der Entfernung $\frac{2}{5}$ kr. pro Zentner, und für Waaren 2. Klasse $\frac{3}{5}$ kr. pro Zentner zu entrichten.

Equipagen, Güterwagen, Feuerspritzen werden nach dem Preistarife der Waaren 2. Klasse berechnet. Erstere werden nur emballirt mit dem Lastzuge befördert. Das Normalgewicht ist folgendes: Steierer-, Jagd- und Wurstwagen, zweisitzige Kaleschen und Pritschken, zweisitzige Stadtschwimmer 25 Zentner. — Ein leerer Güterwagen 25 Zentner. — Eine Feuerspritze kleinerer Gattung 25 Zentner. — Viersitzige Kaleschen und Pritschken, zweisitzige Reiseschwimmer und Kourier-Koupé's 30 Zentner. — Ein einspänniger, beladener Güterwagen 30 Zentner. — Eine Feuerspritze größerer Gattung 30 Zentner. — Viersitzige, schwere Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons 40 Zentner. — Ein zweispänniger, beladener Güterwagen 50 Zentner.

Die Transporttaxe für lebende Thiere wird nach den Preisen für Waaren 1. Klasse nach folgendem Normalgewichte berechnet. Rindvieh: Für ein Mutterkalb 1 Zentner. — Für ein jähriges Kalb 3 Zentner. — Für einen Stier, eine Kuh oder einen Ochsen 6 Zentner.

Die letzten drei Gattungen Vieh werden aber nur dann zu dem bemerkten Gewichte angenommen, wenn sieben Stücke zugleich zur Beförderung übergeben werden, ein einzelnes Stück wird für 15 Zentner, zwei einzelne Stücke werden für 25 Zentner, drei Stücke für 30 Zentner, vier Stücke für 38 Zentner und fünf bis sechs Stücke für 45 Zentner berechnet, und diese Bestimmungen gelten nur für solches Vieh, welches aufrecht im Wagen gestellt werden kann. Jedes Stück, welches im Wagen liegend transportirt werden muß, wird für 30 Zentner angenommen.

Borstenvieh. Für vier Stück Spanferkel 1 Zentner. — Für zwei Stück Frischlinge 1 Zentner. — Für ein Stück ungemästetes Schwein 1 Zentner. — Für ein Stück gemästetes Schwein 2 Zentner.

Schafe und Ziegen. Für zwei Stück Lämmer oder Kitze 1 Zntr. — Für ein Schaf oder Widder 1 Zentner. — Für ein Stück Geis oder Bock 1 Zentner. — Für ein Stück Hammel oder Schöps 1 Zentner.

Diese Feststellung gilt jedoch nur für Triebe von oder über 20 Stück, für einzelne, oder bis zur Zahl 19 zur Beförderung überbrachte Stücke sind die Frachtgebühren doppelt zu entrichten.

Pferde. Für ein Stück, ob Füllen oder ausgewachsen, 12 Zentner. — Weniger als zwei Stücke werden zum Transporte mit den Lastzügen nicht angenommen.

Die wegen Beaufsichtigung des Viehes mitfahrenden Personen haben die Fahrkarte der **IV.** Klasse zu lösen.

Klassifikation der Waaren.

I. Klasse (mit $\frac{1}{4}$ kr. pro Sporkozentner und Meile).

Alabaster, roh, in Stücken. Alaun. Anis (verpackt). Antimonium. Asche (verpackt). Bausteine. Bier in Fässern. Bimsstein (verpackt). Binderarbeit, zerlegte. Blech. Blei und Bleiglätte. Bleiweiß. Bleizucker. Branntwein in Fässern. Brod (verpackt). Buchdrucker-Buchstaben. Buch-

druckerschwärze. Butter. Cement (verpackt). Chlorkalk (verpackt). Cichorien und Fabrikate. Colophonium. Eicheln (verpackt). Eisen und Eisenwaaren (mit Ausnahme der in anderen Klassen genannten). Erde aller Art (verpackt). Essig in Fässern. Eier. Färberröthe. Farbhölzer in Stücken. Feuer- und Schleifsteine. Flachs in Emballage. Fleisch aller Art von Hausthieren (verpackt). Gemüse (verpackt). Getreide aller Art (verpackt). Gips (verpackt). Glätte. Hanf (verpackt). Hefe. Hirschhorn, gebrannt. Holz, zum Gebrauche für Tischler und Wagner zum Baue, als: Stämme, Balken, Bretter, Latten, Stöcke ꝛc., Holz zum Brennen, und zwar der Stoß mit zwei Kreuzstößen aufgestellt, 2 Klafter lang, 1 Klafter hoch: die Klafter hartes 3′ zu 24 Zentner; 2½′ zu 22 Zentner, die Klafter weiches 3′ zu 20 Zentner, 2½′ zu 18 Zentner. Holzkohlen in Säcken. Holzrinde (verpackt). Honig. Hörner und Hornspitzen (verpackt). Hülsenfrüchte aller Art (verpackt). Kalk (verpackt). Käse. Kerzen. Klauen (verpackt). Kleien (verpackt). Kleesaamen (verpackt). Knoblauch (verpackt). Knochen (verpackt). Knollengewächse aller Art (verpackt). Knoppern und Knoppernmehl (verpackt). Kreide (verpackt). Kümmel (verpackt). Kupfer. Kupferasche (verpackt). Leckwaaren (Povidl). Leim (verpackt). Leimleder (verpackt). Lein (verpackt). Leinwand, Rupfen- und ordinäre ohne Emballage, jedoch ohne Haftung für Beschmutzung. Leinzelten. Lohe (verpackt). Lumpen (verpackt). Marmor. Mehl. Messing und alle übrigen Kompositionen aus unedlen Metallen. Metall. Meth in Fässern. Milch. Mineralwasser. Most in Fässern. Mühlsteine aller Art (verpackt). Oele in Fässern. Oelkuchen. Papier ohne Emballage, jedoch ohne Haftung für Beschmutzung. Pech. Pottasche (verpackt). Preßspäne. Reiß. Reps (verpackt). Salz und Salpeter. Sand und Streusand (verpackt). Schiefersteine und Rechentafeln. Schleifsteine. Schmalz. Schmelztiegel (verpackt). Schmeer. Schröte. Schuhwichse. Schwefel (hart verpackt). Seife. Senf. Soda (verpackt). Sumach (Schmack). Spodium. Stärke. Steinkohlen. Syrup. Terpenthin. Theer. Thran. Tinte und Tintenpulver. Unschlitt. Vitriol. Wachsleinwand. Wein in Fässern. Weinstein (verpackt). Ziegel. Zinn. Zink. Zucker. Zwiebeln (verpackt). Zwetschkenkerne verpackt).

Anmerkung. Alle jene Artikel, bei denen „verpackt" bemerkt ist, werden, wenn sie in unverpacktem Zustande aufgegeben werden, nach dem Tarife der 2. Klasse berechnet.

II. Klasse (mit 1¼ kr. pro Sporkozentner und Meile.

Arrak. Arsenik. Arzneikräuter. Austern und Muscheln. Balsam. Bastrohr und Bastfäden. Baumwolle und deren Abfälle. Baumwollenwaaren. Beinstreu. Bernstein. Besen aller Art. Bier in Flaschen und Kisten. Blechwaaren. Bleistifte. Borsten. Bücher. Büchsenmacherarbeiten. Bürstenbinderarbeiten. Chemische Arzneien und Farben. Chokolate. Cochenille. Decken von Rohr, Stroh, Schilf, Bast. Elfenbein, geraspelt und in Stücken. Farbhölzer, geraspelt und geschnitten. Federkiele. Felle und Häute. Feuerschwamm, nur in Kisten. Fischbein und Fischbarten. Fische aller Art. Firnisse aller Art. Flammruß. Garne aller Art. Glas und Glaswaaren. Gummen und Harze. Haare aller Art. Hanfwaaren und Seilerarbeiten.

Hausenblasen. Häute aller Art. Hirschhorn (verpackt). Holzkohlen (ledig). Hopfen. Holzarbeiten von Bautischlern und Wagnern. Indigo. Kastanien (Marouen). Kochgeschirr (eisernes, ledig). Kölnerwasser. Korkholz. Kleider und Wäsche. Krebse. Kupfergeld. Lack aller Art. Leder aller Art. Leinwaaren in Kisten und Ballen. Liqueure aller Art. Maschinen und Maschinentheile von Eisen. Matten von Rohr, Stroh, Schilf, Bast. Mehlspeisen. Meerschaum. Messingwaaren und dergleichen Arbeiten. Musikalien. Nürnberger Krämerei. Oblaten. Olitäten in Flaschen und Kisten. Palmzweige (dürre). Papier (emballirt). Peitschenstöcke. Pelzwerk. Porzellan (verpackt). Quecksilber. Querzitronen. Rum. Sämereien, die in der I. Klasse nicht besonders genannt sind. Schafwolle. Schafwollenwaaren. Schindeln. Schnecken. Schwämme aller Art. Schuhmacherarbeiten. Spezerei-, Material-, Kolonialwaaren und Südfrüchte. Spielkarten. Stahlwaaren. Steingut. Steinmetzarbeiten (feinere). Stuhlrohr. Tabak. Tapeten aller Art. Töpferwaaren aller Art (verpackt). Tuschfarben. Wachs. Waschblau. Wein in Flaschen, Kisten und Körben. Wildpret aller Art. Zwieback. Zwirn.

Bei Hasen, welche in Wagen auf Stangen gehängt transportirt werden sollen, ist das Normalgewicht der Stange mit 10 Stück auf 90 Pfund angenommen.

Voluminöse und den Transport gefährdende Gegenstände.

Mit dem doppelten Preise I. Klasse.

Bettzeug. Bilder. Bildhauerarbeiten, Binderarbeiten und Drechslerarbeiten im Ganzen. Drechslerarbeiten. Federn. Handschuhmacherarbeiten. Hirschhörner in Stücken. Holzwaaren, die in den andern Klassen nicht bezeichnet sind. Hüte. Kardendisteln (Rauhkarden). Korkholz-Erzeugnisse. Lampen. Maschinen. Maschinentheile und Modelle. Musikalische Instrumente. Optische Instrumente. Oefen von Blech. Palmzweige (grüne) in Kisten. Paradisäpfel. Parfümerien. Posamentirarbeiten. Rahmen aller Art. Riemer-, Täschner-, Sattlerarbeiten, mit Ausnahme von Wagenspiegeln. Uhrmacherwaaren (Groß-). Vergolder-Holzarbeiten. Zuckerbäckereien.

Leere Gefäße, als: Fässer, Kisten, Körbe, Butten 2c. Kommen diese Gegenstände als Rückfracht vor, so wird die Gebühr für selbige nach der 1. Waarenklasse berechnet.

Mit dem doppelten Preise II. Klasse.

Blumen (künstliche). Lebende Bäume, Stauden, Pflanzen und Blumen in Ballen und Töpfen. Marchande des Modes-Arbeiten. Möbel. Theater-Dekorationen. Töpferwaaren (ledig).

Die nachstehenden Artikel müssen mit einem besonderen Frachtbriefe, ausgeschieden von jedem andern Gute, aufgegeben werden: Pulver, Salzgeist, Scheidewasser, Terpentinöl, Vitriolöl, Zündapparate 2c.

Für alle Artikel, welche hier nicht speziell aufgeführt sind, wird der Frachtlohn in so lange in der II. Klasse und resp. nach dem Tarife für voluminöse Gegenstände berechnet, bis sie in eine bestimmte Klasse eingereiht werden.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Auf allen und nach allen in dem Preistarife für den Waarentransport

benannten Stationen können Frachtgegenstände, gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr, mit Rücksicht auf die Klassifikation der Waare und mit Rücksicht auf die im §. 5. enthaltene Bestimmung, bezüglich auf die Zwischenstationen, zur Beförderung aufgegeben werden.

2. Auch werden solche Güter zur Beförderung auf der Bahn übernommen, welche aus, von der Bahn entfernten Orten, durch Frächter an die Bahnanstalt gelangen, und es wird auch deren Weitersendung nach Plätzen, die entfernt von der Bahn liegen, eingeleitet.

3. Bei jenen Frachtgegenständen, welche die Bahnanstalt zur Weiterbeförderung auf der Bahn und von dieser bis an den Bestimmungsort erhält, werden auch die mit der Spedition verbundenen Geschäfte in folgender Art besorgt; es wird nämlich:

a. die Auszahlung der auf dem Frachtgegenstande haftenden Fuhrlohne und Spesen geleistet, und es werden den Fuhrleuten, wenn die im Frachtbriefe bedungene Lieferzeit überschritten ist, und diese Ueberschreitung nicht durch obrigkeitliche Zeugnisse gerechtfertigt werden kann, verhältnißmäßige Einhalte oder Abzüge zu Gunsten der Einsender oder Empfänger, je nachdem das Aviso lautet, gemacht werden.

b. Es wird die gefällsamtliche Behandlung veranlaßt, wenn dem Fracht-Gegenstande die hierzu erforderlichen Dokumente beigegeben sind. Im entgegengesetzten Falle kann die Waare weder der zollamtlichen Behandlung unterzogen, noch auch weiter befördert werden. Hiervon wird die Partei sogleich in Kenntniß gesetzt werden.

c. Für im beschädigten Zustande überbrachte Frachtgegenstände werden den Frächtern zu Gunsten des Kommittenten Einbehalte oder Abzüge gemacht, wenn der Betrag des Schadens die Summe des Frachtlohns nicht übersteigt. Die Einbringung der Ersätze für größere Beschädigungen wird durch Einschreiten gegen den Fuhrmann bei Gericht einzubringen getrachtet werden.

d. Bei Frachtgegenständen, die von der Bahn aus weiter zu befördern sind, wird auf Verlangen der Partei die Assekuranz besorgt. Die entfallende Assekuranzprämie, so wie auch jede andere erweisliche Auslage und die Bahnfrachtgebühr kann entweder im voraus entrichtet oder nachgenommen werden.

e. Es wird besondere Sorge getragen werden, den Frachtlohn für die Weiterbeförderung auf das billigste und die Lieferzeit auf das kürzeste zu bedingen, und es werden zu deren Weiterbeförderung, wenn die Partei den Frächter nicht selbst namhaft macht, keine anderen als verläßliche Spediteure gewählt werden, deren Firma den Versendern bekannt gemacht wird.

4. Die Haftung der Bahnanstalt erlischt bei Uebergabe der Frachtgegenstände an die Partei oder an den Güterbeförderer.

Außer diesen allgemeinen Bestimmungen sind noch besondere Bestimmungen:

1. Ueber die Aufgabszeit und Aufgabsorte:
2. über die erforderlichen Dokumente und über deren Beschaffenheit;

3. über die Beschaffenheit der zur Aufnahme geeigneten Frachtgegenstände;
4. über Gewichtbestimmung;
5. über die Frachtpreise;
6. über die Spesen-Nachnahme;
7. über die Haftung und Versicherung;
8. über die Verabfolgung der Frachtgegenstände an den Empfänger;
9. über Lagerzins;
10. über die Zustellung der Frachtgegenstände an die Parteien

erlassen, welche hier anzuführen aber zu weit führen würde.

Zu erwähnen wäre nur noch, daß die Staatsverwaltung den Spediteuren, durch deren Vermittelung Güter auf der südlichen Staats-Eisenbahn versendet werden, vom 1. September 1845 angefangen, Provisionen unter nachstehenden Bedingungen bewilligt hat:

1. Um den Anspruch auf eine Provision stellen zu können, muß von den in dem Staats-Eisenbahntarife angeführten Gütern der **II.** Klasse wenigstens eine Menge von 30000 Zentner, und von den Gütern **I.** Klasse wenigstens eine Menge von 10000 Zentner, und zwar auf der ganzen Strecke von Mürzzuschlag bis Gratz oder umgekehrt, und seiner Zeit, nach Eröffnung der Bahn bis Cilli, wenigstens auf einer Strecke von 8 Meilen der Bahnlinie binnen des Zeitraums eines ganzen Jahres verführt worden sein.

2. Die Provision wird jedem Spediteure oder Vereine von Spediteuren erfolgt, der sich ausweiset, für sich und unter seinem Namen die betreffenden Quantitäten in der erwähnten Zeit der Staats-Eisenbahn zur Beförderung übergeben und in der bestimmten Strecke versendet zu haben. Es wird jedoch, sobald die versendete Quantität die eine oder die andere der erwähnten Mengenansätze erreicht, die Provision sogleich, folglich auch im Laufe des Jahres, auf Verlangen berichtigt werden.

3. Die Provision beträgt 10 Prozent der bereits berichtigten Staats-Eisenbahn-Tarifsgebühr, rücksichtlich der Güter **II.** Klasse, und 5 Prozent hinsichtlich der Güter **I.** Klasse.

4. Die Ausweisung über die in der bestimmten Zeit auf der Staats-Eisenbahn versendete Menge wird durch die Frachtaufgabs-Rezepisse und die von der Betriebs-Unternehmung zu liefernden Nachweisungen, welche der ordnungsmäßigen Liquidirung des Rechnungs-Departements der K. K. General-Direktion unterliegen, zu leisten sein.

5. Die Dauer der Zeit, binnen welcher diese Begünstigung den Spediteuren eingeräumt wird, ist einstweilen auf zwei Jahre festgesetzt. Die hohe Staatsverwaltung behält sich jedoch vor, diese Begünstigung nach Maaß des sich zeigenden Erfolges zu verlängern, jedoch auch, wenn dieselbe das beabsichtigte Resultat nicht herbeiführen sollte, zu beschränken.

6. Es wird ausdrücklich erklärt, daß eben so wenig, als den Spediteuren eine Verpflichtung aufgelegt wird, eine bestimmte Menge von Waaren binnen einer bestimmten Zeit auf der Staats-Eisenbahn zu versenden, eben

so wenig die hohe Staatsverwaltung eine eigentliche Verpflichtung hinsichtlich der Dauer der erwähnten Begünstigung übernimmt.

Sollte jedoch dieselbe vor dem Ablaufe von zwei Jahren aufgehoben werden, so wird die Verständigung an die Spediteure schon eine längere Zeit voraus erfolgen.

Die so eben angeführten Begünstigungen werden unter gleichen Bedingungen auch auf der Gloggnitzer Bahn für alle jene Güter gewährt, welche von der südlichen Staats-Eisenbahn kommen oder auf dieselbe übergehen, und welche die ganze Bahnstrecke von Gloggnitz bis Wien oder umgekehrt zurückgelegt haben.

Für die Beförderung über den Semmering und Verbindung des Frachten-Transports auf der K. K. Staats-Eisenbahn mit jenem auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn gelten folgende Bestimmungen:

Mit den auf der K. K. Staats-Eisenbahn stattfindenden Fahrten zur Frachtenbeförderung sind auch solche Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn so in Verbindung gebracht, daß Frachtgegenstände, welche auf der Staatsbahn durch die in der Richtung nach Wien verkehrenden Züge befördert werden, nach dem Transporte über den Semmering von Gloggnitz aus gegen Wien, und daß umgekehrt jene Frachtgegenstände, welche mit den bestimmten Fahrten auf der Wien-Gloggnitzer Bahn in der Richtung von Wien befördert werden, nach dem Transporte über den Semmering von Mürzzuschlag aus gegen Gratz auf das schnellste weiter gesendet werden.

Es werden auf allen Stationen der Staats-Eisenbahn Frachtgegenstände zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn bis zur Bestimmungsstation, und eben so werden auf allen Stationen der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Frachtgegenstände zur Beförderung auf dieser über den Semmering und auf der Staats-Eisenbahn bis zur Bestimmungs-Station aufgenommen, wenn dafür die Gebühren für den Transport auf der Staats-Eisenbahn und über den Semmering nach dem auf gegenwärtige Bestimmung Bezug habenden Tarife, und für den Transport auf der Gloggnitzer Bahn nach den Tarifsbestimmungen jener Bahnanstalt, entrichtet oder angewiesen werden.

Da die Gebühr für die Beförderung von Mürzzuschlag nach Gloggnitz mit Einschluß der Auf- und Abladespesen, Haftung, Aufsicht und Neben-Auslagen

a. für Passagiergepäck, Eilgüter, voluminöse Frachtstücke und große Maschinentheile auf . . . . 20 kr. K.-M. pro Zentner,

b. für ordinäre Frachten auf . . . . . 12 " " " "

festgesetzt worden ist, so entfällt hiernach an Gesammtfrachtlohn pro Wiener Sporkozentner, incl. aller Nebenauslagen:

	Vom Bahnhofe in			
	Gratz		Bruck a. M.	
	bis auf den Stationsplatz			
	Neustadt.	Wien.	Neustadt.	Wien.
	Konventions-Münze-Kreuzer.			
1. Für Güter, welche sowohl auf der K. K. Staats-Eisenbahn, als auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in die I. Klasse gehören	$27\frac{3}{5}$	$33\frac{3}{5}$	$22\frac{3}{5}$	$28\frac{3}{5}$
2. Für Güter, welche auf der Staats-Eisenbahn in die I. Klasse und auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in die II. Klasse gehören	$27\frac{4}{5}$	$35\frac{4}{5}$	$22\frac{4}{5}$	$30\frac{4}{5}$
3. Für Güter, welche auf beiden Eisenbahnen in die II. Klasse gehören	35	43	26	34
4. Für Triester Güter, welche auf der Staats-Eisenbahn in die I. Klasse gehören	$27\frac{4}{5}$	$37\frac{4}{5}$	$22\frac{4}{5}$	$32\frac{4}{5}$
5. Für Triester Güter, welche auf der Staats-Eisenbahn in die II. Klasse gehören	35	45	26	36

Sind die Güter in's Haus oder in die Zollämter zu führen, so ist außer obigen Tarifsätzen noch in Wien 3 kr., in Wiener-Neustadt 2 kr. K.-M. pro Zentner zu entrichten.

	Vom Wiener Bahnhofe bis auf den Stationsplatz	
	Bruck a. M.	Gratz.
	Kreuzer K.-M.	
1. Für ordinäre Güter, welche sowohl auf der K. K. Staats-Eisenbahn, als auch auf der Gloggnitzer Bahn in die I. Klasse gehören	$29\frac{3}{5}$	$34\frac{2}{5}$
2. Für ordinäre Güter, welche auf der K. K. Staats-Eisenbahn in die I. Klasse, auf der Gloggnitzer Bahn aber in die II. Klasse gehören	33	38
3. Für ordinäre Güter, welche auf beiden Bahnen in die II. Klasse gehören	$36\frac{1}{5}$	$45\frac{2}{5}$

Sind die Frachten in Bruck und Gratz vom Bahnhofe in's Haus zu führen, so ist außer obigem Frachtlohne noch 3 kr. K.-M. pro Zentner Zustellungsgebühr zu entrichten.

Durch die bei der Aufgabe der Frachtgegenstände auf der Staats-Eisenbahn oder auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn ausgestellten Aufnahms- und Versicherungsscheine ist die Partei für die richtige Beförderung auf der Staatsbahn über den Semmering und auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, dann für den Anspruch auf Entschädigung bei allfälligem Verluste oder Beschädigungen, nach den gegenwärtigen Bestimmungen gedeckt; dagegen erlischt der Anspruch auf Entschädigung nach der Uebergabe der Frachtgegenstände an den

Empfänger sowohl für die auf der Staatsbahn als auch für die auf der Wien-Gloggnitzer Bahn aufgegebenen Gegenstände.

Es steht übrigens den Parteien frei, von dieser Einrichtung zur Uebersetzung des Semmering Gebrauch zu machen oder nicht, und im letzteren Falle hat auf jeder der beiden Bahnen die Aufgabe mit der Bestimmung zur Beförderung bis an den Endpunkt der Bahn, nämlich Mürzzuschlag oder Gloggnitz, zu geschehen; es ist dafür die nach dem betreffenden Tarife festgesetzte Gebühr zu entrichten und der Transport über den Semmering auf jede beliebige Weise selbst zu besorgen, wonach dann aber, im Falle die Gegenstände auf einer oder der andern Bahn weiter befördert werden sollen, eine erneuerte Aufgabe Statt finden müßte.

Ueber

i. Betriebseinnahmen und Betriebskosten, so wie Personen- und Güterfrequenz ꝛc.

ist bis jetzt amtlich nichts veröffentlicht, nur so viel ist bekannt geworden, daß

	die Personenfrequenz	der Waarentransport
im November 1844	20831 Passagiere	19170 Zentner Güter
„ Dezember „	13002 „	40907 „ „

betragen hat.

Da der Verfasser auf den ihm gemachten Antrag, in einem besonderen Werke eine Darstellung der außerdeutschen Eisenbahnen zu liefern, eingegangen ist, und dieses demnächst erscheinen wird, so kann hier füglich der Nachtrag zur Beschreibung der in Ungarn und dem österreichischen Italien befindlichen Eisenbahnen fortgelassen werden, um alsdann später etwas Ausführliches zu liefern.

Wir erwähnen jedoch zum Schlusse der Darstellung der Staats-Eisenbahnen, weil es ebenfalls ins Gebiet derselben gehört, die Anlage einer

galizischen Eisenbahn

von Bochnia, bis wohin die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn geführt werden soll, nach Lemberg, und von dort zum Anschlusse an das Ausland nach Brody und Czernowitz auf Staatskosten. Der Bau derselben ist durch allerhöchste Verfügung vom 27. Februar 1845 befohlen worden, und es sind demnächst, Behufs der definitiven Ausmittelung der Trace, zwei technische Abtheilungen, jede bestehend aus einem Ober-Ingenieur, zwei Ingenieuren und vier Assistenten, nach Galizien entsendet worden. Von diesen Abtheilungen ist der einen die Strecke von Bochnia bis Jaroslau, der andern jene von Jaroslau bis Lemberg zu ihren Arbeiten zugewiesen. Man hofft, daß bereits im Frühjahre 1846 der Unterbau beginnen wird.

Nach dem bis jetzt (September 1845) für den Bau der Staats-Eisenbahn in Oesterreich Geschehenen beträgt die Länge der bereits in Betrieb gesetzten Staatsbahnen 45¼ Meilen; im Bau begriffen sind 40⅓ Meilen; der Eröffnung nahe sind 17 Meilen, nämlich von Gratz bis Cilly; es wird daher die ganze Länge der vorläufig in Ausführung gebrachten Staatsbahnen 86⅔ Meilen betragen.

Die Erhebungen sind gemacht auf der Prag-Dresdener Bahn für die Strecke von Kralup bis zur sächsischen Grenze, 13 Meilen, auf der Wien-Triester Bahn für den Uebergang über den Semmering, 6 Meilen, und auf derselben Bahn von Laibach bis Triest, 16½ Meile. Für die Linie von Wien gegen Baiern zu sind die Vorerhebungen gemacht; für die von Bochnia nach Lemberg u. s. w. eingeleitet worden.

Schließlich können wir bei Betrachtung des ganzen österreichischen Eisenbahnnetzes die Bemerkung nicht unterdrücken, wie es einigermaßen auffallend ist, daß anscheinend bis jetzt noch an keine Verbindung der großen deutschen, durch Oesterreich gehenden Süd-Nordbahn mit der durch Baiern sich hinziehenden Bahn gleicher Richtung gedacht worden ist. Ein Blick auf die Karte möchte ergeben, daß für den westlichen Verkehr die Verbindung von Prag über Dresden und die von Stockerau über München, keinesweges genügen, sondern nur für den nördlichen und südlichen Verkehr ausreichen werden. Unserer Ansicht nach sind (so weit sich solches ohne spezielles Terrainstudium beurtheilen läßt) zwei Verbindungen denkbar. Die eine könnte von Prag aus die untersuchte und theilweise ausgeführte Bahntrace bis Pilsen verfolgen und über Sulzbach nach Nürnberg gehen, auf welchem Wege sie ein offenes Thor im Böhmer-Walde, zwischen Furth und Neumarkt, da wo das breite Thal des Chambflusses den Nord- und Südtheil vollständig von einander spaltet, finden würde. Die andere könnte sich von Prag nach Karlsbad ziehen, von hier aus dem Laufe des Egerflusses folgen, alsdann bei Eger denselben verlassen, südlich das Fichtelgebirge umgehen und auf diese Weise vielleicht einen passenden Weg nach Baireuth und zur Bamberg-Hofer Bahn finden. Die Ausführung einer dieser Verbindungen kann wohl um so weniger ausbleiben, als bereits auf baierischer Seite eine Fortsetzung dieser großen Westbahn von Bamberg nach Frankfurt gesichert ist, und andererseits eine Bahn von Lichtenfeld oder Bamberg über Koburg, Hildburghausen, Meiningen u. s. w. als zur Ausführung reif angesehen werden kann. Es ist nur sehr die Frage, ob die Lage des jetzigen Prager Bahnhofes dessen Verbindung auch mit dieser Westbahn gestattet.

Uebrigens haben wir schon seit Jahren wiederholend die große Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung von Prag mit Nürnberg oder Bamberg dargelegt.

Nachtrag
zur Olmütz-Prager Eisenbahn.

1. Fahrordnung, Tarif.
(S. 29 dieses Werkes.)

Da es erst nach Beendigung des Druckes der Staats-Eisenbahnen möglich war, die Tarife für die obige Bahnlinie zu erhalten, so theilen wir dieselben in dem Folgenden nachträglich mit.

A. Tarif der Fahrpreise für Personen, mit beigefügtem Meilenzeiger.

Berechnet nach dem Meilenmaaße, indem der Tarifsatz pro Meile für die I. Klasse 18, für die II. 11 und für die III. Klasse 8 kr. K.-M. beträgt.

von	nach	Meilen.	I. Klasse.		II. Klasse.		III. Klasse.	
			fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Prag	Biechowitz	2	—	36	—	22	—	16
Biechowitz	Auwal	1	—	18	—	11	—	8
Auwal	Böhmisch-Brod	1½	—	27	—	17	—	12
Böhmisch-Brod	Podiebrad	2	—	36	—	22	—	16
Podiebrad	Kollin	2	—	36	—	22	—	16
Kollin	Elbeteinitz	1	—	18	—	11	—	8
Elbeteinitz	Przelautsch	2½	—	45	—	28	—	20
Przelautsch	Pardubitz	2	—	36	—	22	—	16
Pardubitz	Morawan	2	—	36	—	22	—	16
Morawan	Uhersko	1	—	18	—	11	—	8
Uhersko	Hohenmauth	1	—	18	—	11	—	8
Hohenmauth	Chotzen	1	—	18	—	11	—	8
Chotzen	Brandeis	½	—	18	—	11	—	8
Brandeis	Wildenschwert	1½	—	27	—	17	—	12
Wildenschwert	Trübau	1	—	18	—	11	—	8
Trübau	Triebitz	1	—	18	—	11	—	8
Triebitz	Landskron	2	—	36	—	22	—	16
Landskron	Budigsdorf	½	—	18	—	11	—	8
Budigsdorf	Hohenstadt	2	—	36	—	22	—	16
Hohenstadt	Lukawetz	1	—	18	—	11	—	8
Lukawetz	Müglitz	½	—	18	—	11	—	8
Müglitz	Littau	1½	—	27	—	17	—	12
Littau	Stephanau	1½	—	27	—	17	—	12
Stephanau	Olmütz	1	—	18	—	11	—	8
Olmütz	Prag	33	9	54	6	3	4	24
Brünn	"	59	16	42	10	18	7	14
Wien	"	61	21	6	13	3	9	4

Für Separatfahrten ist für die erste Meile 30 fl., für jede folgende 14 fl., und wenn die Rückfahrt noch an demselben Tage erfolgt, ist für diese für jede Meile 10 fl. K.-M. zu entrichten. — Wenn jedoch die zu bezahlende Gebühr für die Anzahl der Mitfahrenden, für das Reisegepäck und für die mitzunehmenden Equipagen, Pferde und Hunde, nach dem Tarif sich höher als nach den vorerwähnten Preisen berechnet, so tritt für solche Separatzüge auf jeder der beiden Bahnen die Zahlung nach dem gewöhnlichen Tarife ein.

Bestimmungen.

1. Die Reisenden haben die über die Benutzung der K. K. Staats-Eisenbahnen veröffentlichten Bestimmungen zu beachten, den Anordnungen der zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit aufgestellten Individuen Folge zu leisten, und werden ersucht, dieselben nöthigenfalls in der Ausführung ihrer Berufspflichten zu unterstützen.

2. Die Reisenden haben sich den bestehenden Vorschriften gemäß mit den erforderlichen Reisedokumenten zu versehen, und müssen zur gehörigen Zeit die Fahrkarte lösen. Auf der K. K. Staats-Eisenbahn ist der Eintritt in die zum Abwarten der Abfahrtszeit bestimmten Lokalitäten nur gegen Vor-

weisung einer Fahrkarte, von welcher der Portier oder Kondukteur den Kou-
pon abzureißen hat, gestattet. Diese Vorschrift gilt auch für die Nordbahn, jedoch werden für den Wiener Bahnhof im Zentralbureau und für die anderen Bahnhöfe der Nordbahn von den betreffenden Oberbeamten Eintrittskarten unentgeltlich verabfolgt.

Jenen Civil-Personen, welche in Wien, Brünn und Prag ansässig und sich ausweisen können, werden von der löbl. K. K. Polizei-Ober-Direktion in Wien und den löbl. K. K. Polizei-Direktionen in Brünn und Prag Passierscheine, auf ein Jahr gültig, für die Fahrten auf der nördlichen K. K. Staatsbahn und der Nordbahn ausgefolgt.

3. Jeder Reisende kann 40 Pfund Gepäck unter eigener Aufsicht mit sich und in den Wagen nehmen, wenn er es ohne Belästigung der Mitfahrenden unter seinem Sitze unterbringen kann. Ist das Gepäck zu voluminös, also zur Mitnahme in den Wagen nicht geeignet, oder schwerer als 40 Pfd., oder will der Reisende dasselbe überhaupt nicht unter eigener Aufsicht mit sich nehmen, so ist es bei dem betreffenden Expedite vorschriftsmäßig aufzugeben.

4. Auf den Hauptstationen wird 15 Minuten vor der Abfahrt des Zuges ein Glockenzeichen gegeben, bei welchem sich die Reisenden zum Wagenzuge zu begeben und in den Wagen jener Klasse, für welche die Fahrkarte gelöst worden ist, den Platz einzunehmen haben. In den Zwischenstationen ist die Ankunft des betreffenden Zuges ebenfalls in den hierzu bestimmten Lokalitäten abzuwarten. Die Ankunft wird durch ein Glockenzeichen angezeigt und nach dessen Eintreffen werden die Kondukteure den Wagen bezeichnen, auf welchem die Plätze einzunehmen sein werden.

5. Das Besteigen der Wagen ist, wenn mit dem Horn das Zeichen gegeben worden, oder wenn sich der Wagenzug in Bewegung gesetzt hat, oder so lange er nicht zum vollkommenen Stillstande gebracht ist, untersagt.

6. Wer die festgesetzte Abfahrtszeit versäumt, hat weder auf einen Rückersatz für die gelöste Fahrkarte noch auf irgend eine Entschädigung Anspruch, und es ist auch kein Austausch der Fahrkarte für eine spätere Fahrt mehr zulässig.

7. Der Zutritt zu anderen als jenen Räumen des Bahnhofes, welche zum Auf- und Absteigen bestimmt sind, ist den Reisenden nicht gestattet, und es haben sich dieselben auch von den Lokomotiven und von den Fahrgeleisen entfernt zu halten.

8. Das Oeffnen der Wagenthüren durch die Reisenden ist nur im Falle eines eingetretenen besonderen Vorfalles, bei welchem das Verweilen in den Wagen Gefahr bringen könnte, gestattet, und die Kondukteure sind verpflichtet, über das Vorgefallene Auskunft zu geben. In allen anderen Fällen, besonders während der Fahrt, ist das Oeffnen der Wagenthüren so wie das Herausstellen auf die Plateform der Wagen auf der K. K. Staats-Eisenbahn streng untersagt, und eben so wenig darf ein Absteigen versucht werden, ehe der Wagenzug in Stillstand gebracht ist. Bei vorkommenden Störungen wird übrigens dem Ersuchen der Kondukteure zum Absteigen von den Wagen Folge zu geben sein.

Ueberhaupt haben sich die Reisenden auf ihren Sitzen ruhig zu verhalten. Das Besteigen der Bänke und das Uebersteigen der Lehnen, besonders aber das Hinausbeugen über die Seiten des Wagens und das Anlehnen an die Thüren ist nicht gestattet.

9. Die Fahrkarten sind von den Reisenden zu verwahren, auf Verlangen der Kondukteure und Revisoren vorzuzeigen und erst vor dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation an den Kondukteur abzugeben. Wer mit einer ungültigen, oder wohl gar ohne eine Karte getroffen wird, muß bei dem nächsten Expedite für die benutzte Wagenklasse und für die ganze Strecke, welche der Zug von seinem Abgangsorte zurückgelegt hat, die Fahrkarte sowohl für diese als auch für die von dem Reisenden noch zu befahrende Strecke lösen, und es wird in dem Falle, wo die absichtliche Benachtheiligung der Anstalt mit Grund zu vermuthen ist, die Weiterbeförderung verweigert.

10. Nach dem Eintreffen eines Zuges auf einer Zwischenstation haben, sobald der Zug in Stillstand gebracht ist, diejenigen die Wagen zu verlassen, welche auf der Station zurückbleiben. Die Weiterfahrenden haben das Absteigen möglichst zu vermeiden und müssen im unvermeidlichen Falle jedenfalls vor dem mit dem Horne zur Abfahrt zu gebenden Zeichen den Wagen wieder besteigen. Das Absteigen soll auf allen Stationen auf der gegen die Aufnahmsgebäude gerichteten Seite geschehen und die Reisenden sollen am Bahnhofe nicht länger verweilen, als zur Empfangnahme des Gepäckes unumgänglich nöthig ist.

11. Wenn der Fall eintritt, daß Fahrten gar nicht vorgenommen, oder unterbrochen und nicht fortgesetzt werden können, so hat der Reisende Anspruch auf den Rückersatz des bezahlten Fahrgeldes, jedoch nur für jene Bahnstrecke, auf welcher die Fahrt unterbleibt, außerdem haben die Passagiere keinen Anspruch auf Entschädigung zu machen.

12. Bei Elementar-Ereignissen oder anderen Hindernissen, welche die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke unzulässig machen, wird für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderweitiger Fahrgelegenheiten auf der K. K. Staatsbahn, ohne Entrichtung einer besonderen Gebühr, möglichst gesorgt werden. Bei der Nordbahn jedoch haben diejenigen Passagiere, welche mit den von der Unternehmung gestellten Fahrgelegenheiten die Reise fortsetzen wollen, als Beitrag zu deren Kosten, zu der schon in Händen habenden Fahrkarte noch ein Billet 3. Klasse, und zwar von der Station, von welcher diese Fahrgelegenheiten benutzt werden, bis zu der, wo wieder die Bahnfahrt beginnt, zu lösen.

13. Betrunkenen, Kranken, dann solchen Personen, welche durch ihre Nachbarschaft oder durch unanständiges Betragen lästig sind, wird die Mit- oder Weiterfahrt nicht gestattet, und diese haben auch keinen Anspruch auf den Rückersatz der bezahlten Fahrgebühr.

14. Das Tabakrauchen ist in den Wagen 2. und 3. Klasse erlaubt, in der 1. Wagenklasse aber nur dann, wenn keiner der in derselben Abtheilung befindlichen Passagiere den Wunsch zur Unterlassung zu erkennen giebt. Auf den Bahnhöfen ist das Tabakrauchen nur in den Hallen, oder auf den Plätzen,

wo aus- und eingestiegen wird, gestattet. In allen übrigen Räumen ist dasselbe auf allen Stationsplätzen untersagt.

15. Gegenstände, welche längs der Bahn in den Wartsälen oder in den Wagen aufgefunden werden, sind von den Bahnstrecken zwischen Wien und Lundenburg bei dem Transport-Expedite in Wien, von der Strecke zwischen Lundenburg und Hradisch bei jenem in Lundenburg, von der Strecke zwischen Hradisch, Olmütz und Leipnik bei jenem in Prerau, und auf der K. K. Staatsbahnstrecke bei jenen in Prag und Olmütz mündlich oder schriftlich zu erfragen, und werden, wenn dieselben von den Parteien als ihr Eigenthum genau bezeichnet werden können, gegen Bestätigung verabfolgt.

16. Den Beamten, Kondukteuren und Dienern der Bahnanstalt ist es bei Dienstentlassung untersagt, Geschenke und Trinkgelder von den Reisenden zu verlangen.

17. Haben die Reisenden über die bei der Bahnanstalt Angestellten Beschwerde zu führen, so können sie diese in der Station, wo sie die Bahn verlassen, in das bei dem Expedite befindliche Beschwerdenbuch unter Angabe des Namens oder der Nummer des Angeklagten, dann unter Beisetzung des Namens und Wohnortes des Beschwerdeführenden, eintragen. Mündliche Beschwerden sind auf der Station bei den betreffenden Beamten anzubringen.

18. Es bestehen drei Wagenklassen, und zwar:

die 1. Klasse mit gelber Farbe,
" 2. " " grüner Farbe,
" 3. " " brauner Farbe,

und es werden auf der K. K. Staatsbahn mit den vorstehenden Wagenklassen in der Farbe und Klassenbezeichnung übereinstimmende Fahrkarten ausgegeben, wofür die in den veröffentlichten und bei den Expediten zur Einsicht vorhandenen Tarifen festgesetzte Gebühr zu entrichten ist. Auf der Nordbahn sind die Farben der Fahrkarten mit denen der Wagen nicht gleich, sondern durch die darauf bezeichneten Klassen kennbar.

19. Die Fahrkarten werden in den Expedits-Bureaux aller Stationen, am Tage vor der beabsichtigten Fahrt von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, und am Fahrtage selbst eine Stunde vor der bestimmten Abfahrt bis 5 Minuten vor derselben ausgegeben. In Wien können nebstdem die Fahrkarten zu den Fahrten des folgenden Tages im Aufnahmsbureau in der Stadt (Wollzeile, Domherrnhof, nächst der K. K. Post) von 8 bis 12 Uhr Mittags und von 2 bis ½6 Uhr Abends, mit Ausnahme der Nachmittage an Sonn- und Feiertagen, gelöst werden.

Fahrkarten werden ausgegeben:

Durch die Expedite und zwar:	
in Wien	nach allen Stationen der K. K. Staatsbahn und der Nordbahn.
in den Stationen der Nordbahn: Lundenburg, Brünn, Prerau, Leipnik, Olmütz und jenen der K. K. Staatsbahn Pardubitz und Prag	nach allen Stationen der K. K. Staatsbahn und der Nordbahn — ausgenommen nach den Stationen der Stockerauer Bahnabtheilung, für die in Florisdorf die Fahrkarten zu lösen sind.
in den zwischen Wien und Lundenburg, dann Lundenburg und Brünn und endlich zwischen Lundenburg und Prerau liegenden Stationen	nach allen Stationen, die auf der Bahnabtheilung von Wien bis Brünn und auf der von Lundenburg bis Prerau liegen. Jene Reisenden, welche auf einer der nebenstehend bezeichneten Stationen ihre Reise anfangen und auf der K. K. Staatsbahn dieselbe fortsetzen wollen, haben sich bei dem Expedite in Prerau neue Fahrkarten, und zwar eine von Prerau nach Olmütz und die zweite von Olmütz bis nach der Endstation der Reise zu lösen.
in den übrigen Stationen der K. K. Staatsbahn	nur nach den Stationen der K. K. Staatsbahn und denen der Nordbahn, Olmütz, Brodek und Prerau. Jene Reisenden, welche auf einer der nebenstehend bezeichneten Stationen ihre Reise anfangen und auf der Nordbahn hinaus ihre Reise fortzusetzen wünschen, erhalten durch die Expedite auf der K. K. Staatsbahn zwei Fahrkarten, und zwar eine von der Station, wo die Reise anfängt bis Olmütz, die zweite von Olmütz bis Prerau. Zur Weiterreise auf der Nordbahn haben sich die Reisenden in Prerau mit neuen Fahrkarten zu versehen.
auf der Stockerauer Bahn-Abtheilung	nach allen Stationen, die auf dieser Bahnabtheilung liegen und nach Wien. Reisende, welche die Fahrten in der Richtung gegen Brünn, Leipnik und Prag zu benutzen wünschen, haben sich in Florisdorf und nach obiger Bestimmung in Prerau neue Fahrkarten zu lösen.

20. Die Fahrkarten sind nur für die darauf bezeichnete Station und Fahrt und für die in 18. bestimmte Wagenklasse gültig, daher sind dieselben von den Reisenden gleich beim Empfange zu prüfen, ob sie auf die gewünschte Station und Wagenklasse lauten, da spätere Reklamationen nicht mehr berücksichtigt werden können.

21. Wenn ein Reisender einen Platz in einer höheren Wagenklasse einnehmen wollte als für welche die ursprünglich gelöste Fahrkarte lautet, so kann diese beim Expedite gegen Daraufbezahlung des entfallenden Betrages gegen eine Fahrkarte einer höheren Wagenklasse umgetauscht werden, wenn der Koupon noch nicht abgerissen ist. Ist solches schon geschehen, so muß zu der in Händen habenden Fahrkarte noch eine zweite und zwar für den Uebertritt von der **II.** in die **I.** eine Karte **III.** Klasse,

" " **III.** " " **I.** " " **II.** "

von der III. in die II. auf der K. K. Staatsbahn eine halbe Karte III. Klasse, und auf der Nordbahn eine Fahrkarte IV. Klasse gelöst werden.

22. Kinder unter 2 Jahren können ohne Karte, aber nur in Begleitung von erwachsenen Personen, fahren, müssen jedoch von diesen auf dem Schooße gehalten werden.

Eine Person darf nicht mehr als ein Kind unentgeltlich mit sich nehmen, widrigens für die übrigen die für Kinder bestimmte Fahrgebühr zu entrichten ist. Kinder von 2 bis 10 Jahren entrichten die Hälfte der tarifmäßigen Gebühr gegen Empfang einer halben Fahrkarte.

23. Die uniformirte Militairmannschaft, vom Unteroffiziere abwärts, diesen mitbegriffen, wird auf der K. K. Staatsbahn bei Personen- und gemischten Zügen mit halben Karten 2. Klasse, und auf der Nordbahn mit Fahrkarten 4. Klasse in den Wagen 3. Klasse befördert.

24. Auf den Stationen Wien, Stockerau, Lundenburg, Brünn, Leipnik, Olmütz, Pardubitz und Prag können längstens eine halbe Stunde vor der Abfahrt ganze Wagenabtheilungen der 1. und 2. Klasse bestellt werden, in diesem Falle müssen auf der Nordbahn alle Plätze, auf der K. K. Staatsbahn wenigstens drei Viertheil der Plätze einer Abtheilung bezahlt werden. Die Anzahl der Reisenden darf jedoch die Zahl der gelösten Plätze nicht übersteigen. Auf allen übrigen Stationen kann die Bestellung von Abtheilungen nur dann Statt finden, wenn die Anmeldung Tags vorher vor Abgang des zuletzt verkehrenden Zuges geschieht.

Auf der Nordbahn können auch Salonwagen bestellt werden, wenn für Strecken bis 4 Meilen 18 Karten, für längere wenigstens 12 Karten I. Klasse gelöst werden.

25. Die Zahlung aller Gebühren soll wo möglich in gangbarer Münze geschehen, und der Geldwechsel an der Kasse soll thunlichst vermieden werden.

26. Außer den angekündigten regelmäßigen Fahrten werden auf Verlangen auch *Separatfahrten* gemacht, wenn diese auf den Stationen Wien, Stockerau, Lundenburg, Brünn, Prerau, Pardubitz und Prag wenigstens eine Stunde, und in den übrigen Stationen einen Tag vor Abgang desjenigen regelmäßigen Zuges, welcher unmittelbar dem beabsichtigten Separatzuge nach der betreffenden Station vorangeht, angemeldet und die dafür entfallende Gebühr entrichtet wird. Die Stunde der Abfahrt des Separatzuges wird von dem betreffenden Expeditsbeamten bezeichnet und muß genau eingehalten werden, da sonst noch vor Abgang des Zuges ein Wartegeld von 40 fl. K.-M. für jede halbe Stunde entrichtet werden muß.

Der Separatzug wird in so lange zur Abfahrt bereit gehalten, bis das Wartegeld die Höhe der für den Separatzug entfallenden Gebühr erreicht hat. Ueberschreitet das Wartegeld die Gebühr für den Separatzug, so muß für letzteren, wenn seine Benutzung noch verlangt wird, die entfallende Gebühr aufs Neue entrichtet werden.

B. Reisegepäck und Eilgut.

Jedem Reisenden ist gestattet 40 Pfund unterbringliches Gepäck, welches jedoch selbst zu beaufsichtigen ist, portofrei mitzunehmen. Reisegepäck, welches

über 40 Pfund wiegt, oder seines Volumens wegen zur Mitnahme in den Wagen nicht geeignet ist, oder welches überhaupt nicht unter eigener Aufsicht behalten werden wollte, ist besonders gegen Rezepisse aufzugeben. In den letztgenannten zwei Fällen ist an Aufsichtsgebühr auf der K. K. Staatsbahn 4 und auf der Nordbahn 3 Kreuzer zu entrichten. Für die Beförderung des Reisegepäck-Uebergewichts sowohl als auch für die des Eilgutes ist auf jeder der Bahnen für je 20 Pfund 1 kr. pro Meile zu zahlen, und zwar so, daß

von	1	bis	20	Pfund	1	kr.	
„	21	„	40	„	2	„	
„	40	„	60	„	3	„	
„	60	„	80	„	4	„	
„	80	„	100	„	5	„	u. s. w. pro Meile.

Die geringste Gebühr für eine Eilgutsendung jedoch ist 10 kr.

Für jedes über Gepäck, Eilgüter, Equipagen, Pferde und Hunde verabfolgte Rezepisse ist, wenn die Gegenstände aussch. auf der pr. Nordbahn befördert werden, 2 kr. zu entrichten.

Das Reisegepäck muß auf den Hauptstationen Wien, Brünn und Prag und eine halbe Stunde früher als die Abfahrt bestimmt ist, aufgegeben werden, widrigens kein Freigewicht zugestanden, sondern das ganze Gewicht als Uebergewicht angesehen und behandelt wird. Für voluminöses Reisegepäck und Eilgut ist die doppelte Gebühr zu entrichten.

Für Aufbewahrung des Reisegepäckes und Eilgutes, welches nicht binnen 48 Stunden abgeholt wird, ist an Lagerzins 3 kr. pro Tag und Kollo zu entrichten.

Bestimmungen.

1. Das Reisegepäck mit einem Gewichte über 40 Pfund, oder solches, welches selbst bei geringerem Gewichte nicht unter dem Sitze ohne Belästigung der Mitfahrenden untergebracht werden kann, so wie jenes, welches die Reisenden überhaupt nicht unter eigener Aufsicht im Wagen mit sich nehmen wollen, ist beim Expedite unter Vorweisung der Fahrkarte, welche markirt wird, gegen Rezepisse und gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr aufzugeben. Uebrigens wird bei jenen Expediten, wo die Fahrkarten nur bis zur nächsten Theilungsstation gelöst werden können, das Reisegepäck doch bis an die Bestimmungsstation angenommen.

2. Die Aufgabe des Gepäckes soll auf allen Stationen am Tage der Fahrt mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges geschehen, widrigens auf den Stationen Wien, Brünn und Prag kein Freigewicht zugestanden wird. Das aufzugebende Gepäck muß gut emballirt sein und darf keine Flüssigkeiten oder andere Gegenstände enthalten, welche durch Reibung oder auf irgend eine andere Weise Schaden verursachen könnten. Wer dieser Vorschrift zuwider handelt, hat den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Jeder Reisende hat sich zu überzeugen, ob der bei der Aufgabe auf das Gepäck befestigt werdende Stationszettel mit der Nummer des Rezepisses und mit der richtigen Bestimmungsstation bezeichnet ist.

Uebrigens kann auch das Gepäck sowohl am Tage vor der Fahrt, und zwar von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, so wie am Tage der Fahrt, wenn

es früher als die bezeichnete halbe Stunde vor Abgang des Zuges gebracht wird, auf allen Stationen aufgegeben werden. Außerdem kann in Wien auch das Gepäck den Tag vor der Reise im Filial-Expedite in der Stadt, Wollzeile, Domherrnhof, nächst der K. K. Post, während unter **A.** 19. bezeichneten Stunden aufgegeben werden.

3. Für das ordnungsmäßig aufgegebene Reisegepäck wird bis unmittelbar nach der Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation die Haftung übernommen, und dasselbe wird zu dieser Zeit gegen Zurückgabe des Rezepisses, den Reisenden verabfolgt.

Für jenes Gepäck, welches nicht gleich in Empfang genommen, oder nicht binnen 48 Stunden abgeholt wird, kommt der tarifmäßige Lagerzins zu entrichten, und es findet nach dieser 48stündigen Frist keine Haftung mehr Statt.

4. Die Bahn-Unternehmung ist nur dem Inhaber eines Rezepisses über Reisegepäck verbindlich, weshalb dieses Rezepisse sorgsam zu verwahren ist, indem das Gepäck nur gegen Zurückgabe des Rezepisses, welches die Unternehmung von jedem weitern Anspruche befreit, verabfolgt wird.

Sollte der Fall vorkommen, daß ein Rezepisse in Verlust geräth, so muß sich der Reisende vor der Verabfolgung des Gepäckes befriedigend legitimiren und hat angemessene Sicherstellung zu leisten, so wie den Empfang des Gepäckes schriftlich zu bestätigen.

5. Die Unternehmung zahlt für einen in gutem Stande gegen Rezepisse aufgegebenen, nicht assekurirten, durch Verschulden ihres Personals in Verlust gerathenen Koffer oder für eine Kiste, nach Maaßgabe der Inhaltsangabe, eine Entschädigung bis zum Belaufe von 25 fl. K.-M., für ein Felleisen bis zum Belaufe von 15 fl. K.-M. und für einen Pack bis zum Belaufe von 5 fl. K.-M.

6. Beschädigtes Gepäck, so wie jenes, bei welchem ein Abgang Statt findet, wird, wenn kein gütliches Uebereinkommen über den Betrag der Entschädigung zu Stande kommt, als in Verlust gerathen behandelt und dafür die im Vorhergehenden (5.) bestimmte Entschädigung geleistet, wogegen der Reisende keinen weiteren Anspruch auf das Gepäck zu machen hat.

7. Wer den Werth seines Gepäckes zu assekuriren wünscht, muß dies bei der Aufgabe erklären, und zahlt die Assekuranzgebühr mit 3 kr. von 100 fl. Werth, wenn dieselbe nicht über Olmütz zu befördern ist; wird letztere Station überschritten, so ist 4 kr. für 100 fl. Werth an Assekuranz zu entrichten.

Die Versicherungsbedingungen sind bei allen Expediten einzusehen.

8. Wenn der Verlust, Abgang oder eine Beschädigung durch mangelhafte oder unzureichende Emballage oder überhaupt durch Verschulden der Partei entsteht, wird keine Entschädigung geleistet.

9. Bei der Verabfolgung des Gepäckes hat der Reisende dasselbe zu prüfen und für den Fall einer Statt gehabten Beschädigung, eines Abganges oder eines eingetretenen Verlustes sogleich den Entschädigungs-Anspruch anzumelden, da spätere Reklamationen nicht berücksichtigt werden können.

10. Auf den Hauptstationen sind verantwortliche Gepäckträger bestellt, welche ein numerirtes Abzeichen tragen. Es steht den Reisenden frei, sich

der Träger zu bedienen oder nicht. Der Tarif für den Trägerlohn ist in den Stationen angeschlagen, und es darf von den Trägern unter keinem Vorwande eine höhere Gebühr gefordert werden. Ist bei der Hinwegschaffung des Gepäckes die Gefällslinie zu passiren, so hat der Eigenthümer bei der Revision daselbst gegenwärtig zu sein.

Eilgut.

11. Mit den Personen- und gemischten Zügen wird auch von und nach allen Stationen Eilgut befördert, wenn die Aufgabe desselben längstens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges Statt findet. Nach 7 Uhr wird jedoch kein Eilgut mehr angenommen. Der Aufgeber hat dafür einen Aufnahmsschein in Empfang zu nehmen, da ohne denselben keine Reklamation berücksichtigt wird.

12. Jeder Eilsendung ist ein gehöriger Frachtbrief, und jenen Gegenständen, für welche es erforderlich ist, das zollamtliche Deckungs-Dokument beizugeben. In Ermangelung des letzteren wird die Sendung gar nicht und in Ermangelung des ersteren nur dann angenommen, wenn der Versender den Frachtbrief beim Expedite verfassen läßt, wofür jedoch die festgesetzte Gebühr zu entrichten ist.

13. Die im Tarife festgesetzten Gebühren sind entweder bei der Aufgabe zu entrichten, oder zur Entrichtung an den Empfänger anzuweisen. Die Zahlung nachzunehmender Spesen kann nur nach den beim Frachtentransporte diesfalls festgesetzten Bestimmungen, somit nur für die Stationen Wien, Stockerau, Brünn, Leipnik, Olmütz, Pardubitz und Prag, geschehen.

14. Nach dem Eintreffen des Eilgutes auf der Bestimmungsstation wird entweder die Weiterbeförderung nach den für den Waarentransport veröffentlichten Bestimmungen besorgt, oder wenn die Sendung auf der Bestimmungsstation an den Empfänger zu verabfolgen ist, wird dieser schriftlich avisirt, worauf dasselbe im Verlauf von 48 Stunden abzuholen ist. Auf den Hauptstationen wird das Eilgut auf Verlangen, gegen Entrichtung der festgesetzten Trägergebühr, an die Adresse entweder noch am Tage der Ankunft oder spätestens am nächsten Tage zugestellt, wenn nicht eine zoll- oder gefällsamtliche Amtshandlung vorzunehmen ist, bei welcher die Partei selbst zugegen sein muß.

15. Alle Gegenstände, welche beim Reisegepäck von der Beförderung ausgeschlossen sind, werden auch nicht als Eilgut aufgenommen und bei verheimlichter Beipackung ist ebenfalls für den daraus entstehenden Schaden zu haften. Ebenso ist die Beförderung von Briefen und postpflichtigen Packeten nach den Postgesetzen nicht zuläßig.

16. In Bezug auf die Haftung, Entschädigung, Versicherung und den Lagerzins gelten für das Eilgut dieselben Bestimmungen wie für das Reisegepäck.

C. Equipagen.

I. Klasse und zwar für Steyerer-, Jagd- und Wurstwagen, dann überpackte zweispännige Kaleschen und Pritschken ist auf der Nordbahn 1 fl., auf der K. K. Staatsbahn 48 kr.;

II. Klasse, und zwar für zweisitzige bepackte Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer ist auf der Nordbahn 1 fl. 15 kr., auf der K. K. Staatsbahn 1 fl.;

III. Klasse, und zwar für bepackte viersitzige Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer und Kourier-Koupé's auf der Nordbahn 1 fl. 30 kr., auf der K. K. Staatsbahn 1 fl. 12 kr.;

IV. Klasse, und zwar für zwei- und vierspännige, schwer bepackte Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons ist auf der Nordbahn 2 fl., auf der K. K. Staatsbahn 1 fl. 24 kr. pro Meile zu bezahlen.

Bestimmungen.

1. Equipagen werden auf und nach allen Stationen, mit Ausnahme von Süßenbrunn, Drösing, Neudorf, Stephanau, Lukawetz, Budigsdorf, Rudelsdorf, Brandeis, Uhersko und Auwal, zur Beförderung aufgenommen. Sie sollen Tags vorher avisirt und müssen in jedem Falle wenigstens eine Stunde vor dem Abgange des Zuges, mit welchem sie zu befördern sind, in den Bahnhof gebracht, bei dem Expedite gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr und gegen Rezepisse aufgegeben werden.

2. Auf der K. K. Staatsbahn dürfen die Reisenden nicht in den Equipagen befördert werden. Es sind für die zur Equipage gehörigen Personen Fahrkarten 3. Klasse zu lösen, mit welchen die Herrschaft jede beliebige Klasse, die Dienerschaft aber nur die dritte Klasse benutzen darf.

Auf der Nordbahn hat bei den Personenzügen jede in oder auf den eigenen Wagen sitzende Person eine Fahrkarte 3. Klasse zu lösen, bei den Nachtzügen (Posttrain) aber dürfen die **P. T.** Passagiere nicht in ihren Wagen sitzen, sondern es gilt hier auch die oben angeführte Bestimmung wie für die K. K. Staatsbahn.

3. Sowohl die Fahrkarten als auch die Rezepisse über die Equipagen sind den Kondukteuren oder Revisoren auf Verlangen vorzuweisen, und erstere sind vor und letztere nach deren Eintreffen auf den Bestimmungsstationen abzugeben.

4. Es wird dafür gesorgt werden, daß für die auf den Stationen angelangten Equipagen Pferde zur Beförderung in die nächsten Orte, gegen Entrichtung des Fuhrlohns, herbeigeschafft werden.

5. Bestellungen von Postpferden, welche die Equipagen auf der Bestimmungsstation erwarten, werden bei allen Expediten übernommen, wenn die Anmeldung wenigstens eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges geschieht, welcher unmittelbar vor dem zur Beförderung der Equipagen bestimmten Zuge nach der betreffenden Station abgeht. Außer den auflaufenden Kosten für den Boten ist eine Bestellungsgebühr von 30 kr. zu entrichten.

D. Pferde.

Auf der a. pr. Nordbahn ist für ein einzelnes Pferd 1 fl., für zwei Pferde 1 fl. 15 kr., für drei Pferde 1 fl. 30 kr., auf der K. K. Staatsbahn für ein einzelnes Pferd 48 kr., für zwei Pferde 1 fl., für drei Pferde 1 fl. 12 kr., und auf jeder der beiden Bahnen sind bei mehr als drei Pferden für jedes Stück 30 kr. pro Meile zu entrichten.

Pferde werden ebenfalls nur auf und nach den unter C. 1. bezeichneten Stationen und nach den in jenem Paragraphen weiter enthaltenen Bestimmungen aufgenommen.

Für Entspringen oder Beschädigungen der Pferde wird nicht gehaftet, jedoch steht es frei, zur Aufsicht derselben Individuen beizugeben, welche Fahrkarten 3. Klasse zu lösen haben.

Rücksichtlich der Vorweisung und Abgabe der Rezepisse ist sich nach C. 3. zu benehmen.

E. Hunde.

Hunde, welche in den Wagen nicht mitgenommen werden oder nicht mitgenommen werden dürfen, werden in eigenen Behältern befördert und müssen bei dem Expedite gegen Rezepisse und gegen Bezahlung der tarifmäßigen Gebühr aufgegeben werden. Die Eigenthümer haben sich von der sicheren Verwahrung der Hunde zu überzeugen, indem weder für das Entspringen noch für Beschädigungen eine Haftung übernommen wird.

Schooßhunde, sofern sie auf dem Schooße gehalten werden und wenn keiner der Mitfahrenden dagegen Einwendungen macht, sind frei. Für das Mitfahren der Hunde in den dafür bestimmten Behältern ist 3 kr. pro Meile, und wenn die Gebühr unter 10 kr. entfallen würde, mit 10 kr. pro Stück zu entrichten.

B. Privat-Eisenbahnen.

1. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 70.)

Ueber den Bau der Bahnstrecke von Leipnik nach Oderberg berichten wir Folgendes:

Nachdem das Ausgebot der Beschaffung des Unterbaues dieser Strecke, welches im Februar 1844 geschah, kein günstiges Resultat geliefert hatte, indem nur ein einziges Anerbieten einging, und zwar mit einem Nachlaß von nur 3 Prozent, fühlte sich die Direktion veranlaßt, diese Verpachtung später nochmals auszuschreiben, in Folge welcher ein anderweitiges Gebot mit beiläufig 13¾ Prozent Nachlaß angenommen und kontraktlich abgeschlossen wurde.

Der sehr ungünstige Sommer des Jahres 1844 und die Neuheit dieser Arbeiten für die Unternehmer veranlaßten dieselben, da sie dadurch schon in bedeutenden Schaden gebracht waren, um die Auflösung des Kontraktes anzusuchen, welche die Direktion ihnen auch nach reiflicher Ueberlegung und vollkommener Sicherung der gesellschaftlichen Interessen zugestand. Die Erd-Arbeiten wurden hierauf einem Unternehmer, für welchen die früheren Pächter eine entsprechende Kaution leisteten, mit 20 Prozent Nachlaß übergeben und die wichtigeren Bau-Objekte in eigener Regie hergestellt.

Im Jahre 1844 wurde zuerst der wichtigste Theil, nämlich von Leipnik bis zur Wasserscheide bei Pölten, in Angriff genommen, und in dieser sowohl als auch in den weitern gegen Ostrau liegenden Strecken wurden im Laufe des Jahres im Ganzen 60000 Kubik-Klafter Erdbewegung gemacht, und alle höheren Dämme, so wie die tieferen Einschnitte von Leipnik bis zur Wasserscheide zum größeren Theile hergestellt. Die Arbeiten auf der Wasserscheide selbst konnten erst im Spätherbste begonnen werden, da über die Art der Ueberschreitung der Wasserscheide (ob mit einem Einschnitte oder mittelst eines Tunnels) verschiedene Ansichten herrschten, deren Würdigung langwierige Erhebungen und selbst ausgedehnte bergmännische Untersuchungen des Terrains forderten.

Gestützt auf diese vorausgegangenen Untersuchungen und auf den Ausspruch anerkannter technischer Notabilitäten des Oesterreichischen Staates, führte die Direktion den beantragten, an der höchsten Stelle der Wasserscheide 9 Klafter tiefen Einschnitt mit dem Vorbehalte aus, daß, wenn an der einen oder andern Stelle das Material zum Abrutschen sich geneigt zeigen sollte, diese Stellen eingewölbt werden sollten.

Wenn einerseits der immerwährende Regen im Sommer 1844 ungünstig auf die Förderung der Bauobjekte einwirkte, indem alle Feldwege, auf welchen das nöthige Baumaterial herbeigeschafft werden mußte, während des größeren Theiles der Bauzeit unfahrbar waren, so trug solches andererseits wesentlich zur nothwendigen Setzung der Dämme bei.

An Mauerwerk wurden bis zum Schlusse des Jahres 1844 1550 Kubik-Klafter hergestellt; von den Bauobjekten 12 theils größere Brücken, theils kleinere Durchlässe vollendet, und zu allen großen Viadukten zwischen Leipnik und der Wasserscheide die Fundamente errichtet.

Da die Witterung des Jahres 1845 der Ausführung des Baues günstiger war, so wurde derselbe im Laufe desselben mit der größten Thätigkeit betrieben, und ist nach Allem die sichere Hoffnung vorhanden, im Laufe des Jahres 1846 die Bahn eröffnen zu können, indem auch die Bauten auf der Preußischen Cosel-Oderberger Bahn ebenfalls so weit vorgeschritten sind, daß zu dieser Zeit der Vereinigung beider Bahnen nichts entgegenstehen wird. Vorläufig sind die beiden Direktionen über den Punkt des Anschlusses bei Oderberg übereingekommen, und hat die Direktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn diese Uebereinkunft unterm 20. März 1845 der Oesterreichischen Regierung zur Genehmigung eingesendet.

Zum Schlusse dieses Theiles führen wir noch über die Verhandlungen des Baues der Zweigbahn von Gänserndorf nach Marchegg, zur Verbindung mit der Ungarischen Centralbahn, Nachstehendes an:

Die allererste Absicht der Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1836 war, den Bau der Preßburger Bahn selbst auszuführen; diesen Plan gab man jedoch später auf, und stellte im Jahre 1841 an die Oesterreichische Regierung das Gesuch, nur die Konzession zum Baue von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze zum Anschluß an die Preßburger und Pesther Bahn zu ertheilen. Diesem Gesuche wurde unterm 18. Mai 1844

Aussicht zur Genehmigung gemacht, wenn nachgewiesen würde, mit welchen Geldmitteln die Gesellschaft diese Seitenbahn, ohne Abbruch des Ausbaues der Hauptbahn, auszuführen beabsichtige. Da nun der Baron v. Rothschild sich bereit erklärte, die zu jener Flügelbahn erforderlichen Geldmittel, welche beiläufig 7- bis 800000 fl. K. M. betragen dürften, bis zur definitiven Beschlußfassung der nächsten ordentlichen General-Versammlung vorzustrecken, so behielt sich die Oesterreichische Regierung die Schlußfassung hierüber für jenen Zeitpunkt vor, wenn die Nordbahn-Gesellschaft nach einer, eventuell mit jener der Ungarischen Central-Eisenbahn, getroffenen Uebereinkunft eine genügende Lösung der in der Allerhöchsten Entschließung vom 18. Mai 1844 gestellten Vorfrage geliefert haben würde.

Mittlerweile war nach der zweiten, im Juni 1844 Statt gehabten General-Versammlung der Ungarischen Centralbahn dieses Unternehmen wirklich ins Leben getreten, und die Realisirung des für beide Unternehmungen so wichtigen Projektes eines Anschlusses nicht mehr zweifelhaft; es wurden deshalb mit der Direktion der Centralbahn die angeordneten Verhandlungen eingeleitet, welche unterm 24/27. Januar 1845 zur Abschließung eines Vertrages führten. Durch diesen wurden, unter Voraussetzung der Allerhöchsten Bewilligung, die nachfolgenden Bedingungen und Bestimmungen zwischen den beiden kontrahirenden Direktionen festgesetzt:

1. Als Anbindungspunkt der beiden Bahnen vereinigen sich die beiden kontrahirenden Direktionen dahin, daß derselbe unterhalb Marchegg, 81 Klafter von der südlichen Spitze, der dem Schaflerhofe gegenüber liegenden Marchinsel entfernt, und zwar in einer Höhe von 16 Schuh über dem Nullpunkte, und daher 6 Schuh über dem höchsten Wasserstande vom Jahre 1830, Statt finden soll, weil mehrfache Versuche und Erhebungen der beiderseitigen Ingenieure diesen Punkt in Bezug auf die Führung der Trace, hauptsächlich aber rücksichtlich der Fluß-Verhältnisse der March und der Donau-Rückstauungen bei Eisgängen, als den wenigst bedrohten und den geeignetsten anerkannt haben.
2. Die Brücke über die March, welche beide Bahnen verbindet, soll, im Einverständnisse beider kontrahirenden Direktionen, auf gemeinschaftliche Kosten erbaut und erhalten werden.
3. In Berücksichtigung des schwierigen und kostspieligen Baues, der von der Direktion der Ungarischen Centralbahn herzustellenden Strecke von Preßburg bis an die österreichische March-Grenze, verpflichtet sich die Direktion der a. pr. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Direktion der Ungarischen Central-Eisenbahn eine Summe von 140000 fl. als Kostenbeitrag und 210000 fl. als unverzinslichen Vorschuß auszuzahlen, beide Summen jedoch nur unter der Bedingung, wenn letztere, vier Jahre nach erfolgter Zustimmung beider resp. General-Versammlungen und nach erhaltener Allerhöchster Baubewilligung für die österreichische Strecke, den Unterbau der Bahnstrecke von Preßburg bis an die österreichische March vollendet haben wird.

Die Erfolglassung dieses Betrages von 350000 fl. geschieht binnen vier Wochen nach Vollendung des Unterbaues und der Brücke über die March ihres Antheils, welche Vollendung durch eine gemischte Kommission beider Unternehmungen, unter anzusuchender Intervention der resp. Landes-Baubehörden, zu konstatiren ist.

Sollte hingegen binnen dieser Frist die Vollendung des Unterbaues nicht bewerkstelligt sein, so fällt die Verpflichtung zur Bezahlung obiger Summe von 350000 fl. weg.

4. Die Ungarische Central-Eisenbahn verpflichtet sich, anstatt des ihr zugezählten Beitrages von 350000 fl. nur den Betrag von 210000 fl. in 60 gleichen jährlichen Raten von 3500 fl. K. M. ohne Zinsen an die Gesellschaft der K. K. a. pr. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zurückzuzahlen.
5. Für die Bezahlung dieser jährlichen Raten à 3500 fl. K. M. stellt die Direktion der Ungarischen Central-Eisenbahn, unter Autorisation ihrer General-Versammlung, eine Haupt-Schuldverschreibung über 210000 fl. K. M. und 60 Stück unverzinsliche Prioritäts-Obligationen à 3500 fl., welche letztere jedoch integrirende Bestandtheile der Haupt-Schuldverschreibung bilden, zu Händen der Nordbahn-Gesellschaft aus, von denen vom Ende des ersten Betriebsjahres dieser Strecke angefangen, durch 60 Jahre hindurch, und zwar immer am 1. Januar eines jeden Jahres, eine dieser Partial-Obligationen per 3500 fl. von der Ungarischen Centralbahn-Direktion einzulösen ist, und welche die Direktion der Ungarischen Centralbahn-Unternehmung pünktlich zu bezahlen sich verpflichtet.
6. Dieser Vertrag soll erst dann seine definitive Gültigkeit und Rechtswirksamkeit haben, wenn er von den beiden nächsten General-Versammlungen, und zwar zuerst von der Ungarischen Central-Eisenbahngesellschaft, und dann von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft genehmigt sein, und die Allerhöchste Bewilligung zum Baue der in Oesterreich unter der Enns gelegenen Strecke, von Gänserndorf bis an die March, Allergnädigst ertheilt sein wird.

Zum Zugeständnisse obiger Opfer Seitens der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn wurde die Direktion durch die Berücksichtigung der obwaltenden eigenthümlichen Verhältnisse bewogen. Die Strecke von Gänserndorf bis an die March ist nämlich 10422 Klafter, die Strecke von der March bis Preßburg 9504 Klafter lang. Die Kosten für erstere Strecke, also für jenen Theil, dessen Bau durch die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hergestellt wird (incl. der halben Kosten für die gemeinschaftlich zu erbauende Marchbrücke), und des ganzen fundus instructus sind auf 800000 fl., für die ungarische Strecke hingegen, welche die Central-Eisenbahn auszuführen hat, sind dieselben, wegen der außerordentlichen Terrainschwierigkeiten, auf 1,890000 fl. veranschlagt. Die Auslagen für die ungarische, minder große Strecke, wo auch wegen der ungünstigeren Trace die Betriebskosten verhältnißmäßig höher sein müssen, sind daher um fast 1,100000 fl. größer.

In Betracht dieser Umstände wurde auch in der am 31. März 1845 zu Wien gehaltenen General-Versammlung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn der von der Direktion abgeschlossene Vertrag genehmigt. Zugleich wurde bestimmt, die veranschlagte Bausumme einstweilen mittelst der vom Frhrn. v. Rothschild angebotenen Vorschüße auszuweisen, die Art und Weise der Rückzahlung dieser Vorschüsse aber entweder durch Emission von Aktien oder durch Aufnahme einer Anleihe in der nächsten ordentlichen General-Versammlung festzusetzen.

Die bei der Staatsregierung beantragte Konzession der Zweigbahn steht daher jedenfalls bald zu erwarten, da alle Bedingungen, welche dieselbe gestellt hatte, erfüllt sind.

Anzuführen wäre noch, daß der Betrieb der K. K. Staats-Eisenbahn von Olmütz bis Prag kontraktlich unter den in diesem Theile S. 28 angegebenen Bedingungen von der Gesellschaft übernommen ist.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(S. Seite 80 u. 221.)

Diese betrugen vom 1. Mai 1836 bis Ende Dezember 1844 im Ganzen 17,286782 fl. 56 kr. oder etwa 12,100747 Thlr., und vertheilen sich auf die einzelnen Positionen, wie folgt:

			Konventions-Münze.			
			fl.	kr.	fl.	kr.
I. Für die technische Sektion.						
a) Vorauslagen-Konto.						
Für ursprüngliche Vorauslagen, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			—	—	12652	50
b) Erhebungs- und Projekt-Verfassungs-Konto.						
Für allgemeine Tracirungs-, Nivellirungs- und Projektirungs-Kosten mit 31. Dezember 1843			108543	42		
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
An neuerlichen Erhebungen und Detail-Nivellements in der Leipnik-Oderberger Bahnabtheilung	8691	28				
Hierzu pr. Prager Bahn-Projekt, für Aufnahme und Nivellirung von 4 verschiedenen Tracen (laut Vortrag an die 9. General-Versammlung), wofür, nach Abschlag der von der Hohen Staatsverwaltung in d. J. geleisteten Vergütung, zu Lasten des obigen Konto's entfallen . .	10383	12	19074	40	127618	22
c) Für den Bahn-Unterbau.						
Grundeinlösungs- und Depositen-Konto.						
Für die gesammten Grund- und Häuser-Einlösungen und Entschädigungen, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			1,200744	11		

	fl.	kr.	Konventions-Münze. fl.	kr.	fl.	kr.
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
Nachtrags-Ausgleichungen und Vergütungen auf frühere Rechnung, nebst div. Spesen	7739	19				
Für neuerliche Grund- und Häuser-Acquisitionen in der Leipnik-Oderberger Strecke pr.	88325	7	96064	26	1,296808	37
Unterbau- und Vervollständigungs-Konto.						
Für sämmtliche Unterbau-Herstellungen der Hauptbahn, incl. der Brünner und Olmützer Flügelbahnen am 31. Dezember 1843			3,523265	28		
Hierzu vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
Für diverse Nachtrags-Arbeiten, Vervollständigungen und Erweiterungen des Unterbaues	54887	10				
Für Neubauten in der Leipnik-Oderberger Bahnsektion	158748	8	213635	18	3,736900	46
d) Für den Bau der beiden Donau-Brücken.						
Für die bereits in den früheren Jahrgängen speziell nachgewiesenen Baukosten der beiden alten, nunmehr abgetragenen Donau-Brücken			—	—	114671	4
e) Für den Bahn-Oberbau.						
Für Gesammt-Auslagen der Herstellung des Oberbaues, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			5,679043	33		
Hierzu vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844:	fl.	kr.				
Für Vervollständigungs- und Nachtrags-Arbeiten, incl. Materiale, wegen theilweiser Vermehrung der Oberbau-Geleise in den Stationen, Legung von Drehscheiben u. s. w.	61614	12				
Für Regie-Spesen und Material-Anschaffung für den Neubau von Leipnik bis Oderberg	79547	30	141161	42	5,820205	15
f) Für Gebäude nebst Mobiliar-Stand.						
Gebäude- und diverse Baukosten-Konto's.	fl.	kr.				
Für Kostenaufwand sämmtlicher Stationsgebäude hier und längs der Bahn, so wie für Wächterhäuser, diverse Baulichkeiten 2c., laut Ausweis am 31. Dezember 1843	1,076122	23				
Hierzu v. 1. Jan. bis 31. Dez. 1844:						
Für Aufführung neuer Manipulations- und Werkstätt-Gebäude, an zum Theil noch unabgerechneten Abschlagszahlungen, ferner für diverse Zubauten und Vervollständigungen in der Betriebsbahn, aus						

	fl.	kr.	Konventions-Münze fl.	kr.	fl.	kr.
Anlaß des Anschlusses der K. K. nördlichen Staatsbahn, so wie des Weiterbaues von Leipnik gegen Oderberg . .	129355	47				
Für Regie-Spesen und theilweise Herstellung von 2 Wächterhäusern in der neuen Baustrecke	2482	2	1,207960	12		
Mobiliar, Utensilien, Betriebs- und Brücken-Requisiten und Werkzeuge-Konto's.	fl.	kr.				
Für Ausstattung sämmtlicher Ubikationen mit dem erforderlichen Mobiliar, so wie für Anschaffung von Betriebs-Requisiten u. Werkzeugen, laut Ausweis am 31. Dez. 1843	132227	21				
Hierzu v. 1. Jan. bis 31. Dez. 1844:						
Für Nachschaffungen aus Anlaß obiger Zubauten ꝛc.	7850	—				
Für den vom Brückenbaue hierher übertragenen inventarischen Vorrath von Brücken-Requisiten und Werkzeugen	12601	54				
Für diverse Inventurs-Gegenstände beim Neubau der Leipnik-Oderberger Strecke pr.	817	2	153496	17		
Fundus instructus und Inventurs-Vorräthe der Maschinen-Werkstätten.	fl.	kr.				
Für Ausrüstung der Werkstätten in Wien, und deren Filialen in Lundenburg, Brünn, Prerau und Stockerau mit den nöthigen Maschinen, Hülfswerkzeugen und sonstigen Einrichtungs-Gegenständen, laut Aufnahme am 31. Dezember 1844 . .	146265	15				
Ferner für den Werthsbetrag der in der Arbeit befindlichen Objekte, einbezüglich der Vorräthe an noch unverarbeiteten Materialien, Bestandtheilen ꝛc.	352194	6	498459	21	1,859915	50
g) Für den Fahr-Fundus-instructus.						
Dampfwagen-Konto.	fl.	kr.				
Für Anschaffung sämmtlicher zum Dienste in der Hauptbahn, so wie in der Brünner und Olmützer Flügelbahn verwendeten Lokomotive und Tender (nebst Duplikat-Bestandtheilen en reserve), laut Ausweis am 31. Dezember 1843 . .	766886	47				
Hierzu für Nachschaffungen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844	43697	22	810584	9		
Transportwagen-Konto.						
Für Kostenaufwand der gesammten Wagenburg für den Betriebsdienst der						

			Konventions-Münze			
			fl.	kr.	fl.	kr.
	fl.	kr.				
Hauptbahn, nebst den Brünner und Olmützer Bahnflügeln, laut Ausweis am 31. Dezember 1843	662451	48				
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844 für neue Anfertigungen	135010	26	797462	14		
Gesellschaftswagen- und Speditions-Bespannungs-Konto.						
	fl.	kr.				
Für den Betrag der verpachteten Omnibus und Gesellschaftswagen, incl. der Pferde, Wagen und Bespannungs-Requisiten in Brünn am 31. Dezember 1843 . . .	7836	34				
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844 für Nachschaffungen	280	—	8116	34	1,616162	57
Vorauslagen für den Bahnbetrieb und für allgemeine Bau-Spesen.						
Für Betriebs-Einleitungen nebst Regie-Spesen vor dem Beginne der Geldfahrten, so wie für Entwerthung diverser Betriebs-Materialien nebst allgemeinen Bau-Auslagen pr. 31. Dezember 1843			69604	4		
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844			9012	5	78616	9
Summe I.					14,663551 oder 10,264486 Thlr.	50
II. Für die administrative Sektion.						
Für Gesammt-Auslagen der Central-Administration an Salairs, Kanzlei-Spesen, Impressen, Utensilien, Miethzinsen, Taxen u. Stempeln (einbezüglich jener für die Interims-Aktien und Zinsen-Bestätigungen), zusammen während der Dauer des Bahnbaues, laut Ausweis am 31. Dezember 1843			—	—	182309	5
Hierzu vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844: Für Stempelgebühren für die eingezahlten Zuschuß-Raten des Aktienkapitals, so wie für allgemeine Verwaltungskosten aus Anlaß des Weiterbaues . .			—	—	16046	58
Summe II.					198356 oder 138849 Thlr.	3
III. Baukosten der Stockerauer Flügelbahn.						
Laut Docirungs-Ausweis am 31. Dez. 1844.						
Für Erhebungs- und Projekt-Verfassungskosten . . .			—	—	9944	40
" Grundeinlösungen, Entschädigungen und Depositen			—	—	91446	1
" Erdarbeits- und Unterbau-Regie-Kosten			—	—	265941	27
" Oberbau- und Regie-Kosten			—	—	387364	1
" Gebäude und diverse Baukosten			—	—	143412	38
" Gebäude und Bahn-**Fundus-instructus**			—	—	5943	46
" Fahr-**Fundus-instructus**			—	—	150000	—
" Bahnbetriebs-Vorauslagen			—	—	1883	6
" administrative Spesen während des Bahnbaues .			—	—	10460	5
" Verzinsung des Fundations-Kapitals während des Bahnbaues			—	—	66862	44
Summe III.					1,133258 oder 933281 Thlr.	28

	Konventions-Münze. fl.	kr.	fl.	kr.
IV. Aktien-Kapital-Verzinsungs-Konto.				
Für aus dem Baufonds der Hauptbahn während des Bahnbaues statutenmäßig bestrittene Zinsen à 4 Prozent von den gemachten Aktien-Einlagen, abzüglich der hierauf gutgebrachten Betriebs-Saldi von früheren Jahrgängen rc., laut Ausweis am 31. Dezember 1843	—		1,284691	50
Ferner an berichtigten Zinsen auf die eingezahlten Zuschuß-Raten des Aktienkapitals vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844	—	—	6924	45
Summe IV.			1,291616 oder 904131 Thlr.	35
Rekapitulation.				
I. Für die technische Sektion	—	—	14,663551	50
II. " " administrative Sektion	—	—	198356	3
III. Baukosten der Stockerauer Flügelbahn	—	—	1,133258	28
IV. Aktien-Kapital-Verzinsungs-Konto	—	—	1,291616	35
Summe sämmtlicher Ausgaben, den Bahnbau betreffend, vom 1. Mai 1836 bis 31. Dezember 1844	—	—	17,286782 oder 12,100747 Thlr.	56

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Durch den kalten Winter des Jahres $18\frac{44}{45}$ und das darauf eingetretene Thauwetter wurden mehrere Bahnbauten sehr bedeutend beschädigt. Den hauptsächlichsten Schaden aber erlitt die Bahn durch den Eisgang der Donau, indem, ungeachtet der getroffenen Vorkehrungen, ein Brückenjoch der großen Donaubrücke so beschädigt wurde, daß der Betrieb der Bahn mehrere Tage, statt von Wien, von Floridsdorf aus geleitet werden mußte.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmaschinen.

(S. Seite 88 u. 225.)

Nach dem Protokolle der am 31. März 1845 abgehaltenen 13. General-Versammlung der Aktionäre besteht die **Direktion** aus folgenden Mitgliedern:

K. K. Hofrath Andreas **Baumgartner**, Präses;
C. H. Edler v. **Coith**;
Raphael **Foges**;
Franz **Riepl**;
M. v. **Rosthorn**;
Baron v. **Rothschild** (in Vollmacht desselben Moritz **Goldschmidt**);
X. N. **Schwaninger**;

Digitized by Google

Joseph Stummer;
Leopold Edler v. Wertheimstein;
Dr. Andreas Zelinka;
D. B. Freiherr v. Eskeles;
Leopold Ritter v. Liebenberg;
Mathias Stricker.

Landesfürstlicher Kommissär ist der K. K. Oesterreichische Regierungsrath Maximilian R. Freiherr v. Werner;

General-Sekretär Heinrich Sichrovsky.

An Lokomotiven waren am Anfange des Jahres 1845 im Ganzen 46 vorhanden; hiervon waren bezogen: 10 von R. Stephenson in New-Castle, 4 von Norris in Philadelphia, 8 von J. Cockerill in Seraing, 11 von Turner Evans in Newton, 4 von Sharp Roberts in Manchester, 1 von Tayleur u. Comp. in Warington, 1 von Longridge, Starbuck u. Comp. in New-Castle, 1 von G. u. J. Rennin in London, 1 aus der eigenen Maschinenfabrik in Wien, 1 von Baldwin in Philadelphia, 2 von Nasmyts Gaskelly in Manchester und 2 aus der Neustädter Maschinenfabrik. Die Lokomotive repräsentirten, zusammengenommen, 1560 Pferdekräfte, und zwar waren 4 Lokomotive à 55, 2 à 45, 2 à 40, 13 à 35, 20 à 30, 3 à 25, 2 à 20 Pferdekraft.

Der Inventarstand der Wagenburg stellte sich, wie folgt:

An Personenwagen auf:

1	Hofwagen mit	15	Plätzen.
1	Salonwagen (nach belgischer Art) mit . .	18	"
14	Personenwagen 1. Klasse mit	252	"
52	" 2. " "	1248	"
53	" 3. " "	1696	"
7	" 1. u. 2. Kl. gemischt mit .	154	"
2	" 2. " 3. " mit	48	"
Im Ganzen 130	Personenwagen mit	3431	Plätzen.

An diversen Güter-Transportwagen auf:

5	Pferde-Transportwagen für	15 Pferde.
24	Equipagewagen für	24 Equipagen.
21	Brancardwagen,	für 37000 Ztr. Last.
2	Wasser-Reservoirwagen,	
542	diverse Güter-Transportwagen, und	
9	Schneepflügewagen	
Im Ganzen 603	Stück zum Transport von Gütern ꝛc.	

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(S. Seite 90 u. 225.)

Zuerst geben wir nachstehenden Ausweis der monatlichen Brutto-Einnahmen von Eröffnung des Betriebes bis zum September des Jahres 1845, um

zu zeigen, wie sich dieselben von Jahr zu Jahr vermehrt haben. Um jedoch hierbei ein richtiges Urtheil zu fällen, führen wir zugleich die Zeit an, in welcher die einzelnen Strecken der bis jetzt dem Verkehre eröffneten Bahnabtheilung demselben übergeben wurden.

Am	1. Januar	1838	von	Wien bis Wagram	2½	Meilen,
"	16. April	1838	"	Wagram bis Gänserndorf . .	1½	"
"	9. Mai	1839	"	Gänserndorf bis Dürnkrut . .	3	"
"	6. Juni	1839	"	Dürnkrut bis Lundenburg . .	4	"
"	7. Juli	1839	"	Lundenburg bis Brünn . . .	9	"
"	1. Mai	1841	"	Lundenburg bis Hradisch . . .	8	"
"	26. Juli	1841	"	Floridsdorf bis Stockerau . .	3	"
"	1. Sept.	1841	"	Hradisch bis Prerau	6	"
"	17. Okt.	1841	"	Prerau bis Olmütz	3	"
"	15. August	1842	"	Prerau bis Leipnik	2	"
				Zusammen	42	Meilen.

Monat.	In den Jahren:															
	1838.		1839.		1840.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Januar	1392	10	3484	11	29502	5	33152	41	67616	37	86854	58	99430	4	120806	51
Februar	—	—	3107	28	28486	14	34683	23	72808	50	99005	16	93049	33	106269	21
März	—	—	5135	7	39252	33	50618	56	77257	39	115327	30	122201	32	109271	43
April	3955	20	6515	18	51196	34	61936	58	110825	52	130450	36	137400	27	102560	50
Mai	12326	10	15096	5	56444	38	69482	59	117388	14	141324	33	147520	26	172126	16
Juni	9965	45	24050	20	65135	56	75740	32	109015	14	133362	16	153041	21	172785	43
Juli	10554	30	26034	16	63807	33	78391	2	112325	56	134400	1	148361	59	169200	56
August	12020	1	46064	40	62131	39	93607	32	126095	56	144250	37	156121	30	174334	8
September	15844	37	50808	43	72214	18	107838	11	121319	33	150677	17	167564	45	211362	20
Oktober	9680	—	48079	19	56571	16	108803	5	126014	39	150114	48	165768	51		
November	5475	25	30218	6	56322	31	90135	58	111323	38	131398	21	141530	13		
Dezember	3351	8	28287	16	41174	16	82997	58	104178	22	121905	15	132728	40		
Zusammen	84565	6	286880	49	622239	33	887389	15	1,256170	30	1,539071	28	1,664719	21		

Zu der **Brutto-Einnahme** im Jahre 1844 im Betrage von

	1,664719	fl.	21 kr.
traten hinzu an anderweitigen Einnahmen	26165	"	49 "
Zusammen	1,690885	fl.	10 kr.
Von dieser Einnahme sind jedoch in Abzug zu bringen für bezahlte Provisionen an jene Güterversender, welche sich zur Aufgabe von jährlich mindestens 10000 Ztr. auf wenigstens 20 Meilen kontraktlich verpflichtet hatten	30177	"	39 "
so daß als wirkliche Einnahme sich ergaben	1,660707	fl.	31 kr.

Die **Betriebskosten** in dem Verwaltungsjahre 1844 (incl. der 10prozent. Quote pr. 157933 fl. 50 kr., welche jährlich zur Erhaltung der Lokomotive, Wagenburg und sonstigen Utensilien nach den Anschaffungskosten in Abzug gestellt wird, und zu welchen für das Jahr 1844 auch eine Amortisation von 12000 fl. für die aus den Beträgen des Reservefonds neu erbaute große Donaubrücke, so wie der von der **XII.** General-Versammlung bewilligte Pensionsfonds-Beitrag von jährlichen 4000 fl. hinzugekommen ist) haben in Allem und Jedem betragen: 833809 fl. 26 kr., wonach sich diese Ausgaben, ungeachtet der ins Leben getretenen, in Rücksicht des bevorstehenden Anschlusses der K. K. Staatsbahn, dringend nothwendig gewordenen, aber wegen Nachtarbeit und Beleuchtung kostspieligeren Nachtfahrten, auf 50½ Prozent der Brutto-Einnahme stellen. Berechnet man aber, daß von der oben erwähnten 10proz. Quote für die Erhaltung der Lokomotive und Wagenburg nur 136971 fl. 42 kr. wirklich ausgegeben worden sind, und der Ueberschuß mit 20962 fl. 8 kr. in den Reservefonds hinterlegt wird, so stellen sich die Ausgaben eigentlich nur auf 48,9 Proz. der Brutto-Einnahme.

	fl.	kr.	fl.	kr.
Wenn nun von obiger Einnahme			1,660707	31
die Ausgaben mit			833809	26
abgezogen werden, so zeigt sich das Betriebs-Ergebniß des Jahres 1844 mit			826898	5
Hiervon sind in Abzug zu bringen:				
die Zinsen des Anlehens vom Jahre 1841 pr. 1,400000 fl. mit	70000	—		
die auf das Jahr 1844 entfallende Tilgungsquote	8219	—		
die halbjährigen Zinsen des Anlehens vom Jahre 1844 pr. 1,050000 fl. incl. der vom 1. Januar bis 31. Mai 1845 geleisteten Vorschußzinsen	30865	17		
die auf den Zeitraum vom 1. Juni bis 1. Dezember entfallende Tilgungsquote . . .	2690	37		
			111774	54
			715123	11

	fl.	kr.
An die Aktionäre waren bereits an 4proz. Zinsen auf 14100 Aktien bezahlt	564000	—
Es verblieben demnach noch	151123	11
wovon, dem Beschlusse der am 31. März 1845 gehaltenen General-Versammlung gemäß, 1 Prozent als Super-Dividende	141000	—
und der Rest	10123	11

dem Reservefonds einverleibt wurde, wodurch sich letzterer, laut gelegter Berechnung, incl. der Tilgungs- und Assekuranzquote, auf 160332 fl. 22 kr. stellte.

Wenn aus der vorstehenden Hauptsumme der Einnahmen und Ausgaben die auf den Betrieb der Stockerauer Flügelbahn Bezug habenden Rubriken ausgeschieden werden, so ergiebt sich, daß sich für die auf dieser Bahnabtheilung beförderten Personen, Frachtgüter u. s. w. im Ganzen eine Einnahme von 158312 fl. 33 kr. ergab.

	fl.	kr.
Die sämmtlichen Betriebs-, Regie- und Erhaltungskosten dieser Flügelbahn betrugen	78236	34
es blieb sonach ein Ueberschuß von	80075	59

Hiervon sind jedoch in Abzug zu bringen die 5proz. Verzinsung von dem entfallenden Antheile des im Jahre 1841 gemachten Anlehens nach den effektiven Fundationskosten dieser Bahn pr. 1,133258 fl. 28 kr.

			fl.	kr.
mit	56662 fl.	54 kr.		
und die Tilgungsquote	6653 „	— „		
Zusammen mit			63315	54
wonach sich dieser Ueberschuß mit			16760	5

herausstellt.

Da dieser Betrag jedoch den zu Gunsten der Hauptbahn für die gemeinschaftliche Benutzung der 2400 Klafter langen Bahnabtheilung von Wien bis Floridsdorf entfallenden Antheil der Brutto-Einnahme 27567 fl. 54 kr. nicht deckte, so wurde die Differenz von . . . . . . 10807 „ 49 „ wie in den früheren Jahren, von dem Erträgnisse der Hauptbahn abgeschrieben und bei dem Konto der Stockerauer Bahn vorläufig angemerkt.

Gehen wir nun zu den einzelnen Bahnbetriebs-Ausgaben über, so finden wir, daß dieselben zerfallen:

I. in die Brennmaterials-Kosten;
II. „ „ übrigen Zugbeförderungs-Kosten;
III. „ „ Kosten der Bauerhaltungen;
IV. „ „ allgemeinen Regiekosten.

Ad I. Zusammenstellung
der Brennmaterial-Verwendung zu den verschiedenen Fahrten und Betriebszwecken und der dafür entfallenden Kosten
vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844.

Bahnstrecke.	Fahrten.		An Brennmaterial verwendet, und zwar:						Kostenbetrag.	
	deren Anzahl.	zurückgelegte Meilen.	Schmiedekohlen.	Braunkohlen.	Coaks.	angebrannter Coaks*).	Oelkuchen.	Brennholz Wiener Klafter (Wjelliges?).		
			Pfunde.					Klafter.	fl.	kr.
Verbrauch zu den Fahrten.										
Hauptbahn sammt dem Brünner u. Olmützer Flügel für die Lokomotiv-Heizungen	6351	$85336\frac{37}{40}$	—	—	—	10100	—	$20571\frac{15\frac{1}{2}}{16}$	112906	10
Hierzu für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen der Lokomotive und für Reserve-Heizungen . . .	—	—	19140	523185	99989	84854	103500	$1095\frac{4\frac{1}{2}}{16}$	8813	22
Stockerauer Bahn.										
Für die Lokomotiv-Heizungen . . .	2053	$13904\frac{18}{40}$	—	—	—	—	—	$2011\frac{1\frac{1}{2}}{16}$	15654	35
Hierzu für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen der Lokomotive und für Reserve-Heizungen . . .	—	—	—	27950	—	—	—	$100\frac{11\frac{1}{2}}{16}$	835	13
Summe	8404	$99241\frac{7}{10}$	19140	551135	99989	94954	103500	$23779\frac{1}{16}$	138209	20
Fernerer Verbrauch:										
Hauptbahn zur Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser .	—	—	4800	—	—	—	—	$738\frac{14\frac{1}{2}}{16}$	4084	18
Für die Feldschmieden, Behufs der Werkzeug-Reparaturen	—	—	98771	—	10700	—	—	—	718	9
Stockerauer Bahn zur Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser	—	—	300	—	—	—	—	$111\frac{3}{16}$	867	42
Summe	—	—	103871	—	10700	—	—	$850\frac{1\frac{1}{2}}{16}$	5670	9
Total-Verbrauch	—	—	123011	551135	110689	94954	103500	$24629\frac{2\frac{1}{2}}{16}$	143879	29

*) Diese Rubrik enthält die bei dem Verbrauche aus den Lokomotiven herausgeräumten und wieder verwendeten Schlacken, für welche jedoch kein Geldbetrag mehr angerechnet wird.

In obiger Tabelle werden die Brennstoff-Kosten für den Verbrauch zu den Fahrten, und zwar für die Lokomotiv-Heizungen, dann für das Vorwärmen des Wassers zum Speisen der Lokomotive und für die Reserve-Heizungen

pr. Hauptbahn mit	121719	fl. 32	kr.
= Stockerauer Bahn . . .	16498	= 48	=
in Summa mit	138209	fl. 20	kr.

ausgewiesen. Diese Ausgabs-Summe auf die Anzahl zurückgelegter 99241,7 Meilen vertheilt, stellen sich die Kosten pr. Fahrtmeile im Durchschnitt mit etwa 1 fl. $23\frac{2}{3}$ kr. heraus.

Die Kosten des Brennmaterial-Verbrauchs für Amts-Lokalitäten, Bahnwächterhäuser und Feldschmieden mit 5670 fl. 9 kr. sind theils der Rubrik „Regiespesen", theils den „Oberbau-Reparaturen" belastet worden.

Wollte man, Behufs eines Vergleiches der Brennstoff-Kosten mit den diesfälligen Ausweisen der verflossenen Jahre, die für den Brennmaterial-Transport in eigener Regie entfallenden Kosten, welche sich im Jahre 1844 auf 59763 fl. 32 kr. belaufen haben würden, zu obiger Ausgabs-Summe zuschlagen, so entfielen für das Brennmaterial pro Lokomotiv- und Kesselheizungen 197972 fl. 49 kr., welche, auf $99241\frac{7}{10}$ Meilen vertheilt, pro Fahrtmeile etwa 1 fl. 59,7 kr. herausstellen würden.

Die Total-Ausgabe für Brennmaterial, incl. der Amtslokalitäten und Feldschmieden und mit Inbegriff der in Anschlag gebrachten Regietransport-Kosten, würde sich im Jahre 1844 auf 203642 fl. 58 kr. berechnen, wonach sich auf $99247\frac{7}{10}$ Meilen pro Fahrtmeile etwa 2 fl. 3,1 kr. ergeben.

Im Jahre 1843 beliefen sich die Brennstoff-Kosten, mit Hinzurechnung des Regie-Transports, pro Fahrtmeile auf 2 fl. 41,8 kr., daher im Jahre 1844 eine Kostenverminderung von 38,7 kr. pro Fahrtmeile erzielt wurde.

Aus nachstehender Tabelle gehen die auf den einzelnen Bahnstrecken gemachten verschiedenen Fahrten und das hierzu verwendete Brennmaterial hervor.

Bahnstrecke zwischen	Gattung der Fahrten.	Fahrten, deren Anzahl.	Fahrten, zurückgelegt Meilen.	Konsumtion an Brennmaterial: Schmiede- und Braunkohlen.	Coaks.	Probe- und angebrannte Coaks.	Oelkuchen.	Holz hartes.	Holz weiches.
				Pfunde.				30 Zoll lang in Klaftern.	
Wien-Lundenburg.	Personenfahrten	392	8210$\frac{3}{40}$	—	—	—	—	790$\frac{9}{16}$	367$\frac{14}{16}$
	Separate Personenfahrten	13	129$\frac{1}{}$	—	—	—	—	10$\frac{13}{}$	10$\frac{1}{}$
	Gemischte Fahrten	363	7889$\frac{21}{}$	—	—	—	—	1205$\frac{2}{}$	895$\frac{14}{}$
	Lastfahrten	300	6525	—	—	—	—	1194$\frac{9}{}$	1016$\frac{15}{}$
	Separate Lastfahrten	696	8017$\frac{3}{}$	—	—	101,00	—	1279$\frac{1}{}$	650$\frac{4}{}$
	Reservefahrten	103	442$\frac{1}{}$	—	—	—	—	63$\frac{5}{}$	32$\frac{2}{}$
Lundenburg-Brünn.	Personenfahrten	365	5794$\frac{15}{}$	—	—	—	—	393$\frac{4}{}$	693$\frac{13}{}$
	Separate Personenfahrten	2	37$\frac{26}{}$	—	—	—	—	1$\frac{10}{}$	2$\frac{4}{}$
	Gemischte Fahrten	364	5762$\frac{25}{}$	—	—	—	—	474	911
	Separate Lastfahrten	341	3683$\frac{17}{}$	—	—	—	—	327$\frac{4}{}$	579$\frac{3}{}$
	Reservefahrten	25	124$\frac{4}{}$	—	—	—	—	11$\frac{4}{}$	18$\frac{3}{}$
Lundenburg-Prerau.	Personenfahrten	363	9684$\frac{33}{}$	—	—	—	—	975$\frac{4}{}$	688$9\frac{1}{2}$
	Separate Personenfahrten	5	100$\frac{13}{}$	—	—	—	—	8$\frac{5}{}$	1$\frac{10}{16}$
	Gemischte Fahrten	153	4079$\frac{13}{}$	—	—	—	—	570$\frac{6}{}$	215$\frac{4}{}$
	Lastfahrten	301	8051$\frac{30}{}$	—	—	—	—	1576$5\frac{1}{2}$	975$4\frac{1}{3}$
	Separate Lastfahrten	517	6872$\frac{4}{}$	—	—	—	—	1037$\frac{3}{14}$	612$7\frac{1}{2}$
	Reservefahrten	69	371$\frac{32}{}$	—	—	—	—	31$\frac{7}{}$	44$\frac{12}{}$
Prerau-Olmütz.	Personenfahrten	366	2211$\frac{11}{}$	—	—	—	—	58$\frac{1}{}$	408$\frac{10}{}$
	Gemischte Fahrten	515	3109$\frac{28}{}$	—	—	—	—	116$\frac{15}{}$	567$\frac{5}{}$
	Separate Lastfahrten	24	111$\frac{37}{}$	—	—	—	—	2$\frac{4}{}$	22$\frac{9}{}$
	Reservefahrten	5	14$\frac{1}{}$	—	—	—	—	$\frac{4}{}$	2$\frac{6}{}$
Prerau-Leipnik.	Personenfahrten	363	1450	—	—	—	—	45$\frac{9}{}$	404$\frac{7}{}$
	Gemischte Fahrten	517	2064	—	—	—	—	86$\frac{4}{}$	568$\frac{5}{}$
	Separate Lastfahrten	112	410	—	—	—	—	15$\frac{4}{}$	88$6\frac{1}{3}$
	Reservefahrten	9	30	—	—	—	—	$\frac{10}{}$	5$\frac{2}{16}$
Auf der ganzen Bahn	Probefahrten	68	160$\frac{15}{}$	—	—	—	—	23$\frac{12}{}$	30$\frac{7}{}$
	Zusammen	6351	85336$\frac{3}{40}$	—	—	101,00	—	10298$7\frac{1}{2}$	9813$1\frac{1}{2}$

	Hierzu vom Verbrauch der Stockerauer Bahn für gemeinschaftliche Benutzung der Strecke von Wien-Floridsdorf p. 2343 Klafter-Bahn							$101\frac{14}{16}$	$358\,8\frac{1}{2}$
				—	—	101,00	—	$10400\,5\frac{1}{2}$	$10171\frac{10}{16}$
Stockerauer Flügelbahn.	Personenfahrten . . .	1675	11390	—	—	—	—	428	$1482\frac{3}{\ }$
	Separate Personenfahrten	2	$9\frac{23}{40}$	—	—	—	—	$\frac{8}{16}$	$1\frac{4}{\ }$
	Gemischte Fahrten . .	366	$2485\frac{16}{\ }$	—	—	—	—	$121\frac{9}{\ }$	$429\frac{15}{\ }$
	Reservefahrten	10	$19\frac{9}{\ }$	—	—	—	—	$5\frac{5}{\ }$	$2\frac{12}{\ }$
		2053	$13904\frac{10}{40}$	—	—	—	—	$555\frac{6}{16}$	$1916\frac{2}{16}$
	Ab für entfallenden Gebrauchs-Antheil der gemeinschaftlichen Benutzung der Strecke von Wien bis Floridsdorf			—	—	—	—	$101\frac{14}{\ }$	$358\,8\frac{1}{2}$
				—	—	—	—	$453\frac{8}{16}$	$1557\,9\frac{1}{2}$
Auf der Haupt-Brünn-Olmützer Flügelbahn.	Ferner wurden verwendet für Reserve-Heizungen, zum Wärmen des Wassers zur Speisung der Lokomotive, zur Beheizung der Stationsgebäude, Wächterhäuser und für Feldschmieden			6458,96	1106,89	848,54	1035,00	$652\,7\frac{1}{2}$	$1181\,11\frac{1}{2}$
Stockerauer Bahn.	Für desgleichen . . .			282,50	—	—	—	$36\frac{8}{16}$	$175\,6\frac{1}{2}$
	Zusammen			6741,46	1106,89	848,54	1035,00	$688\,15\frac{1}{2}$	$1357\frac{2}{16}$
	Totale	8404	$99241\frac{7}{40}$	6741,46	1106,89	949,54	1035,00	$11542\frac{13}{16}$	$13086\,5\frac{1}{2}$

Um bei dem Brennstoff-Verbrauche für die Maschinenheizungen die größtmöglichste Oekonomie zu erzielen, wurde seit Anfang des Jahres 1844 die Maschinenführer-Remuneration für Feuerung-Ersparung eingeführt.

Vergleicht man die im Jahre 1844 für die Lokomotiv-Heizungen konsumirten Brennstoff-Quantitäten im Verhältniß der zurückgelegten Meilenanzahl mit jenen des Jahres 1843, so zeigt sich, daß im Jahre 1843 auf 86350 gemachte Meilen für die Lokomotiv-Heizungen verbraucht wurden:

1,918055 Pfund Stückkohlen (100 Pfund = $\frac{1}{10}$ Klafter 36zölliges Brennholz) etwa	1918	Klafter.
1,370850 Pfund Coaks (95 Pfund = $\frac{1}{10}$ Klafter 36zölliges Brennholz)	1443	"
An harten und weichen 36zölligen Brennhölzern . .	16537	"
Zusammen 36zölliges Brennholz	19898	Klafter.
Reduzirt zu 30zölligem Brennholz	23877	Klafter.
Also pro Fahrtmeile Verbrauch etwa	0,276	Klafter.
Im Jahre 1844 beläuft sich das Consumo für 99241$\frac{7}{10}$ zurückgelegte Meilen auf 10100 Pfund oder 30zölliges Brennholz	12	Klafter.
An hartem und weichem Brennholz	22583	"
Zusammen 30zölliges Brennholz	22595	"
giebt pro Fahrtmeile etwa	0,228	Klafter,

daher im Verhältnisse der gemachten Meilenanzahl im Jahre 1844 über 4800 Klafter 30zölliges Brennholz weniger verbraucht wurden, welche, zu dem Inventurspreise von 18$\frac{43}{44}$ à 4 fl. 34 kr. pro Klafter, eine Ersparung von 21920 fl. herausstellen, während die entfallende Maschinenführer-Remuneration für 12 Monate etwa 3000 fl. beträgt. Durch dieses äußerst günstige Resultat erscheint die getroffene Einrichtung dieser Remunirung vollkommen gerechtfertigt.

Ad II. Uebersicht

der außer den Brennmaterials-Kosten weiter aufgelaufenen Zugbeförderungs-Kosten.

Gegenstände der Ausgabe.	Für die Hauptbahn, Brünner u. Olmützer Flügelbahn.		Für die Stockerauer Bahn.		Zusammen für die beiden Bahnabtheilungen.	
Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1844.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Gehalte des Werkstätten-Verwaltungs-Personals, incl. der Oberwerkführer, Wagenmeister und Wagenaufseher	7517	49	402	47	7920	36
Gehalte der Maschinenführer	18519	54	3017	27	21537	21
Löhnungen der Heizer, Maschinenputzer, Tenderwache	24135	14	3932	26	28067	40
Löhnungen der Wagenputzer, Wagenverschieber, Handlanger	13940	53	2271	26	16212	19
Löhnungen der Wasserschöpfer, wofür ¼ des in der Rubrik b. der Regie-Spesen des technischen Aufsichts-Personals angesetzten Betrages angeschlagen wurde mit . . .	11094	16	1054	20	12148	36
Verbrauch von 24884$\frac{2}{32}$ Pfd. Baumöl . . . ; " " 13442 " Wagenschmiere ; " " 11729$\frac{16}{32}$ " Unschlitt . . . ; " " 260 " Klauenfett . . ; " " 3519$\frac{12}{32}$ " Seife . . . ; " " 35640 " Werg u. Hanf .	13102	43	2134	51	15237	34
Remunerationen, Zehrgelder, diverse Spesen und Anschaffungen	4055	7	660	34	4715	41
Quote à 10 Prozent von den Anschaffungskosten der Lokomotive und Wagen für deren Erhaltung	135806	34	22127	16	157933	50
Zusammen	228172	30	35601	7	263773	37

Bei Annahme der im Jahre 1844 auf der Bahn zurückgelegten 99241,7 Meilen entfallen von diesen Kosten pro 1 Meile etwa 2 fl. 39,5 kr. Im Jahre 1843 haben dieselben pro Meile Fahrt im Durchschnitt etwa 2 fl. 47,3 kr. betragen. Die Quote à 10 Prozent von den Anschaffungskosten der Lokomotive, Tender und Transportwagen zur Instandhaltung derselben, berechnete sich im Jahre 1844:

von den Lokomotiven und Tendern mit . . . . 84938 fl. 40 kr.

von den Transportwagen mit . . 72995 " 10 "

Zusammen mit 157933 fl. 50 kr.

und die hiervon bestrittenen Reparaturkosten stellten sich:

bei den Lokomotiven auf . . .	61361 fl. 37 kr.		
" " Tendern auf	5190 " 4 "		
" " Transportwagen, incl. des Ersatzes für die unbrauchbar geworde-nen Räder und Achsen und der diversen Requisiten der Wagenburg pr. . . .	70420 " 1 "		
		136971 fl. 42 kr.	
wonach disponibel verblieben und in den Reserve-fonds hinterlegt wurden		20962 fl. 8 kr.	

Da es sich jedoch, der größeren Sicherheit des materiellen Betriebes wegen, als wünschenswerth darstellte, außer den ganz schadhaft gewordenen und oben berechneten Rädern und Achsen, überhaupt alle solche Bestandtheile, die zwar noch im dienstfähigen Zustande sich befanden, allein, nach den bisherigen Erfahrungen, dennoch nicht ganz geeignet erschienen, ihrer Beschaffenheit nach, eine hinreichende Beruhigung für den ungestörten Betrieb einzuflößen, von den betreffenden Wagen herauszunehmen und durch ganz neue schmiedeeiserne Räder und hinlänglich erprobte Achsen zu ersetzen, so wurde der Beschluß gefaßt, diese Auswechselungen, nach Zulässigkeit der Umstände, ohne allen Verschub ins Werk zu setzen und den diesfälligen Mehrkosten-Aufwand, nach Abschlag des Werthes für die zurückgenommenen Bestandtheile, aus dem Reservefonds zu bestreiten. Die hierdurch aufgelaufenen Mehr-Auslagen betragen:

für die Auswechselung von 729 Rädern	8698 fl. 45 kr.
" " " " 401 Achsen	2006 " — "
Zusammen	10704 fl. 45 kr.

Zu bemerken kommt hierbei, daß sowohl die bereits in Benutzung gestandenen und von den Wagen ausgehobenen Achsen, durch Vornahme der nun eingeführten Probe (für den Fall als sich solche probehaltig erweisen) wieder zur weiteren Verwendung verfügbar werden, so wie auch die gußeisernen Räder mit schmalen Tyres, durch Anbringung breiterer Spurkränze seiner Zeit durch Ausglühen, zum größten Theile wieder in den Reservestand übergehen werden.

Aus nachstehender Uebersicht sind die Leistungen der einzelnen Lokomotive, so wie deren Reparaturen speziell ersichtlich.

Name der Maschine.	Pferdekraft.	Erzeuger.	Consumtion an Brennmaterial. Probe Coaks.	Holz, hartes.	Holz, weiches.	Zurückgelegte Meilen und durchschnittlicher Verbrauch an Brennstoff pro Meile. Personenfahrten.		Last- u. gemischte Fahrten.		Reserve- u. Probefahrten.		Summe der zurückgelegten Meilen.	Reparaturkosten.	
			Pfunde.	30 Zoll lang in Klftrn.		Meilen.	Verbr. pr. Meile.	Meilen.	Verbr. pr. Meile.	Meilen.	Verb. pr. Meil.		fl.	kr.
Austria	20	R. Stephenson in New-Castle	—	$3\frac{9}{16}$	$4\frac{13}{16}$	—	—	—	—	$23\frac{9}{10}$	—	$23\frac{8}{40}$	371	29
Moravia	20	desgl.	—	—	—	—	—	—	—	$1\frac{7}{}$	—	$1\frac{7}{}$	176	51
Herkules	30	desgl.	—	$381\frac{15}{}$	$516\frac{5}{}$	$7\frac{39}{40}$	*	$3840\frac{26}{40}$	$\frac{30}{1\frac{1}{3}}$	$3\frac{3}{}$	—	$3851\frac{27}{}$	1267	33
Samson	30	desgl.	—	$312\frac{3}{}$	$179\frac{4}{}$	$92\frac{20}{}$	*	$2429\frac{19}{}$	$\frac{25}{}$	$25\frac{19}{}$	—	$2547\frac{16}{}$	1344	12
Vindobona	30	desgl.	—	233	$147\frac{2}{}$	$159\frac{21}{}$	$\frac{16}{1\frac{1}{5}}$	$1761\frac{29}{}$	$\frac{26}{}$	$35\frac{23}{}$	—	$1956\frac{36}{}$	631	53
Vulkan	30	desgl.	—	$189\frac{9}{}$	$376\frac{9}{}$	$38\frac{22}{}$	*	$2338\frac{9}{}$	$\frac{30}{}$	$10\frac{14}{}$	—	$2387\frac{5}{}$	2725	2
Jupiter	30	desgl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	905	26
Kolumbus	25	Norris in Philadelphia . . .	—	190	$110\frac{10}{}$	$18\frac{33}{}$	*	$1331\frac{38}{}$	$\frac{28}{}$	$16\frac{4}{}$	—	$1366\frac{34}{}$	2716	32
Saturn	25	J. Kockerill in Seraing . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1254	13
Merkur	25	desgl.	—	$145\frac{7}{}$	145	$165\frac{25}{}$	$\frac{23}{}$	$1512\frac{27}{}$	$\frac{30}{}$	$45\frac{3}{}$	—	$1723\frac{15}{}$	405	51
Gigant	30	R. Stephenson in New-Castle .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	32
Konkordia	30	desgl.	—	47	$50\frac{15}{}$	$384\frac{15}{}$	$\frac{28}{}$	$28\frac{36}{}$	*	$9\frac{20}{}$	—	$422\frac{31}{}$	929	19
Bruna	30	desgl.	—	$191\frac{9}{}$	$248\frac{4}{}$	$2367\frac{29}{}$	$\frac{22}{}$	$102\frac{18}{}$	$\frac{31}{}$	$47\frac{7}{}$	—	$2517\frac{13}{}$	544	49
Rakette	30	Turner Evans in Newton . .	—	$109\frac{6}{}$	$277\frac{6}{}$	$1561\frac{21}{}$	$\frac{23}{}$	$419\frac{3}{}$	$\frac{39}{}$	$48\frac{11}{}$	—	$2029\frac{15}{}$	545	41
Bucephalus	30	Tayleur u. Comp. in Warington	—	$254\frac{8}{}$	$204\frac{15}{}$	$309\frac{8}{}$	$\frac{26}{}$	$1482\frac{24}{}$	$\frac{34}{}$	$5\frac{32}{}$	—	$1797\frac{24}{}$	823	52
Magnet	30	Longridge, Starbuck u. Comp. in New-Castle	—	$92\frac{3}{}$	$110\frac{4}{}$	$238\frac{5}{}$	$\frac{24}{}$	$598\frac{29}{}$	$\frac{33}{}$	$13\frac{5}{}$	—	$849\frac{39}{}$	405	16
Nordstern	35	G. u. J. Rennie in London .	—	$317\frac{3}{}$	$296\frac{3}{}$	$831\frac{9}{}$	$\frac{25}{}$	$1658\frac{37}{}$	$\frac{34}{}$	$43\frac{36}{}$	—	$2531\frac{3}{}$	1588	28
Atlas	30	Turner Evans in Newton . .	—	$167\frac{1}{}$	$503\frac{10}{}$	$2201\frac{11}{}$	$\frac{22}{}$	$1167\frac{36}{}$	$\frac{29}{}$	$60\frac{4}{}$	—	$3429\frac{11}{}$	599	36
Vesta	30	desgl.	—	$126\frac{12}{}$	$101\frac{15\frac{3}{4}}{}$	$448\frac{5}{}$	$\frac{25}{}$	$520\frac{28}{}$	$\frac{34}{}$	$16\frac{1}{}$	—	$984\frac{34}{}$	3070	26
Patria	35	Kais. Ferd.-Nordbahn in Wien .	—	$159\frac{13}{}$	$429\frac{3}{16}$	$2043\frac{35}{}$	$\frac{2}{}$	$1125\frac{21}{}$	$\frac{27}{}$	$26\frac{4}{}$	—	$3195\frac{23}{}$	526	49
New-York	30	Norris in Philadelphia . . .	—	$100\frac{14}{}$	$621\frac{11}{}$	890	$\frac{41}{}$	$1337\frac{20}{}$	$\frac{41}{}$	$15\frac{37}{}$	—	$2243\frac{17}{}$	1076	38
Minotaurus	45	Turner Evans in Newton . .	—	$559\frac{9}{}$	$547\frac{13}{}$	$15\frac{11}{}$	*	$3142\frac{24}{}$	$\frac{45}{}$	$17\frac{5}{}$	—	3175	3471	2
Ajax	45	desgl.	—	$571\frac{1}{}$	$516\frac{3}{}$	—	—	$3209\frac{10}{}$	$\frac{43}{}$	$27\frac{30}{}$	—	3237	2528	42
Adler	35	desgl.	—	$141\frac{5}{}$	$800\frac{12}{}$	$1844\frac{11}{}$	$\frac{29}{}$	$2355\frac{34}{}$	$\frac{29}{}$	$28\frac{30}{}$	—	$4228\frac{35}{}$	629	40
Pfeil	35	desgl.	—	$35\frac{9}{}$	$106\frac{6}{}$	$266\frac{38}{}$	$\frac{30}{}$	$275\frac{2}{}$	$\frac{34}{}$	$27\frac{31}{}$	—	$569\frac{21}{}$	2671	50
Baltimore	35	Baldwin in Philadelphia . .	—	$424\frac{15}{}$	$354\frac{10}{}$	$116\frac{24}{}$	$\frac{32}{}$	$2405\frac{26}{}$	$\frac{39}{}$	$72\frac{7}{}$	—	$2594\frac{17}{}$	1321	33
Florida	30	Norris „ „ . .	—	$413\frac{4}{}$	$328\frac{2}{}$	$163\frac{39}{}$	$\frac{30}{}$	$2956\frac{2}{}$	$\frac{30}{}$	$48\frac{1}{}$	—	$3168\frac{2}{}$	454	15

Name der Maschine.	Pferdekraft.	Erzeuger.	Consumtion an Brennmaterial. Probe Coaks.	Holz, hartes.	Holz, weiches.	Zurückgelegte Meilen und durchschnittlicher Verbrauch an Brennstoff pro Meile. Personen-fahrten.		Last- u. gemischte Fahrten.		Reserve- u. Probefahrten.		Summe der zurück-gelegten Meilen.	Reparatur-kosten.	
			Pfunde.	30 Zoll lang in Klftrn.		Meilen.	Verbr. pr. Meile.	Meilen.	Verbr. pr. Meile.	Meilen.	Verb. pr. Meil.		fl.	kr.
Virginia	30	Norris in Philadelphia . . .	—	$192\frac{1}{16}$	$294\frac{1}{16}$	$231\frac{1}{40}$	$\frac{38}{128}$	$1370\frac{28}{40}$	$\frac{38}{128}$	$24\frac{34}{40}$	—	$1626\frac{15}{40}$	1449	40
Meteor	35	Sharp Roberts u. C. in Manchester	—	$210\frac{13}{}$	$88\frac{10}{}$	$2155\frac{24}{}$	$\frac{16}{}$	$78\frac{12}{}$	$\frac{22}{}$	$47\frac{11}{}$	—	$2281\frac{7}{}$	2863	49
Phönix	35	desgl.	—	$284\frac{4}{}$	$189\frac{3}{}$	$2850\frac{7}{}$	$\frac{19}{}$	$164\frac{18}{}$	$\frac{35}{}$	$28\frac{15}{}$	—	3043	1924	50
Titan	35	desgl.	—	$287\frac{12}{}$	$124\frac{6}{}$	$2889\frac{27}{}$	$\frac{17}{}$	$57\frac{10}{}$	$\frac{23}{}$	$33\frac{17}{}$	—	$2980\frac{14}{}$	1835	7
Pluto	35	desgl.	—	$195\frac{10}{}$	$151\frac{12}{}$	$2002\frac{20}{}$	$\frac{19}{}$	$199\frac{38}{}$	$\frac{24}{}$	$11\frac{1}{}$	—	$2213\frac{10}{}$	1744	54
Olomucia	30	J. Kockerill in Seraing . . .	—	$98\frac{5}{}$	$399\frac{10}{}$	$2462\frac{37}{}$	$\frac{20}{}$	$409\frac{18}{}$	$\frac{30}{}$	$48\frac{34}{}$	—	$2921\frac{9}{}$	1161	42
Komet	30	desgl.	—	$124\frac{10}{}$	$420\frac{10}{}$	$3170\frac{32}{}$	$\frac{21}{}$	$42\frac{33}{}$	*	$17\frac{35}{}$	—	$3231\frac{20}{}$	1009	33
Theseus	40	desgl.	—	$262\frac{8}{}$	$130\frac{11\frac{1}{2}}{}$	$22\frac{13}{}$	*	$1347\frac{5}{}$	$\frac{36}{}$	$16\frac{34}{}$	—	$1386\frac{12}{}$	1735	18
Centaur	40	desgl.	—	$450\frac{11}{}$	$381\frac{12\frac{1}{4}}{}$	4	*	$2754\frac{36}{}$	$\frac{38}{}$	$11\frac{21}{}$	—	$2770\frac{17}{}$	1314	32
Planet	35	Turner Evans in Newton . .	101,00	$239\frac{15}{}$	$166\frac{6}{16}$	$171\frac{5}{}$	$\frac{20}{}$	$1552\frac{33}{}$	$\frac{30}{}$	$38\frac{35}{}$	—	$1762\frac{33}{}$	1772	38
Delphin	35	desgl.	—	$216\frac{11}{}$	383	$2603\frac{20}{}$	$\frac{24}{}$	$448\frac{39}{}$	$\frac{28}{}$	$17\frac{30}{}$	—	$3070\frac{9}{}$	1614	48
Blitz	35	desgl.	—	$340\frac{1}{}$	$269\frac{9}{}$	$1737\frac{23}{}$	$\frac{22}{}$	$1450\frac{6}{}$	$\frac{26}{}$	$32\frac{14}{}$	—	$3220\frac{3}{}$	1686	39
Neptun	35	desgl.	—	$460\frac{6}{}$	$359\frac{15\frac{1}{4}}{}$	$4407\frac{5}{}$	$\frac{21}{}$	$403\frac{13}{}$	$\frac{25}{}$	$24\frac{35}{}$	—	$4835\frac{13}{}$	1099	7
Cyklop	30	Nasmyts Gaskelly in Manchester	—	$457\frac{8}{}$	$305\frac{15\frac{3}{4}}{}$	$100\frac{30}{}$	$\frac{28}{}$	$3487\frac{8}{}$	$\frac{27}{}$	$37\frac{27}{}$	—	$3625\frac{25}{}$	1353	34
Goliath	30	desgl.	—	$551\frac{11}{}$	$425\frac{7}{16}$	$26\frac{6}{}$	*	$4499\frac{7}{}$	$\frac{27}{}$	$23\frac{30}{}$	—	$4549\frac{3}{}$	1757	3
Koloß	55	Neustädter Maschinenfabrik . .	—	301	$137\frac{15}{}$	—	—	$1064\frac{26}{}$	$\frac{52}{}$	$19\frac{37}{}$	—	$1084\frac{23}{}$	1516	23
Elephant	55	desgl.	—	$282\frac{9\frac{1}{2}}{}$	$154\frac{12}{}$	*	—	$1067\frac{39}{}$	$\frac{51}{}$	$18\frac{16}{}$	—	$1086\frac{15}{}$	672	44
Donau	55	Kockerill Benefiziar Erb. in Seraing	—	$189\frac{5}{16}$	$81\frac{1}{}$	$8\frac{37}{}$	*	$559\frac{36}{}$	$\frac{60}{}$	$10\frac{8}{}$	—	$579\frac{1}{}$	451	41
Oder	55	desgl.	—	144	$73\frac{10}{}$	—	—	$413\frac{0}{}$	$\frac{66}{}$	$9\frac{7}{}$	—	$422\frac{17}{}$	153	34
		Neustädter Maschine	—	$287\frac{13}{}$	$206\frac{8}{}$	$7\frac{39}{}$	*	$1666\frac{21}{}$	$\frac{37}{}$	$11\frac{30}{}$	—	$1686\frac{9}{}$	837	8
		K. K. Staatsbahn-Maschine .	—	$8\frac{2}{}$	5	—	—	$21\frac{30}{}$	*	9	—	$30\frac{30}{}$	—	—
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	div. Rep.	104	53
		Summe	101,60	$10853\frac{13\frac{1}{2}}{16}$	$11729\frac{3\frac{1}{2}}{16}$	$39017\frac{28}{40}$		$59061\frac{36}{40}$		$1161\frac{22}{40}$		$99241\frac{7}{40}$	61361	37

Anmerkung. Bei den Reserve- und Probefahrten, so wie bei den mit * bezeichneten diversen kleinen Fahrten erscheint wegen zu kleiner Meilenanzahl, in welcher die Fahrten Statt fanden, kein Durchschnitt des Brennstoff-Verbrauchs pro Meile angesetzt.

Die Reparaturkosten der Lokomotive betragen hiernach also:

in Summa	61361 fl.	37 kr.	oder pro Fahrtmeile	— fl.	37,1 kr.
jene der Tender	5190 =	4 =	= = = =	— =	3 =
= = Wagen	70420 =	1 =	= = = =	— =	42,6 =
			Zusammen	1 fl.	22,7 kr.

Im Jahre 1843 stellten sich die diesfälligen Kosten durchschnittlich von den Lokomotiven pro Fahrtmeile auf . 39,3 kr.
von den Tendern = = = . 3,5 =
= = Wagen = = = . 38,2 =
Zusammen 1 fl. 21 kr.

Für den Verbrauch an Schmiermaterialien beliefen sich die Ausgaben:
im Jahre 1844 pro Fahrtmeile auf . . . . 9,2 kr.
wogegen selbige 1843 pro Fahrtmeile . . . . 6,8 =
betragen haben. In Betreff der quantitativen Verwendung hiervon weisen die hierüber geführten Material-Rechnungen ein Durchschnitts-Consumo pro Fahrtmeile im Allgemeinen
von 8 Loth Baumöl zum Schmieren der Lokomotive }
= 8⅓ = Wagenschmiere zum Schmieren der Wagen } pro 1844 nach.

Die gesteigerte Verbrauchs-Quantität an Schmiermaterialien pro 1844 kann nur der schwierigen Manipulation bei den Nachtfahrten zugeschrieben werden.

Ad III. Zusammenstellung der Auslagen für die Erhaltung der Bahn- und Bau-Objekte.

Objekte, für welche die Auslagen Statt fanden.	Betrag der Auslagen.					
	Für die Hauptbahn, die Brünner und Olmützer Flügelbahn.		Für die Stockerauer Bahn.		Für beide Bahnabtheilungen zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Unterbau, und zwar: Für Gehalte, Löhnungen, Bau-Objekte, Erdarbeiten, Einzäunungen der Bahn	21395	21	748	39	22144	—
Oberbau. Für Gehalte der Bahnaufseher, Löhnungen der Vorarbeiter und Arbeiter bei den Reparaturen der Bahn- und Oberbau-Werkzeuge, Anschaffungen von Oberbau-Materialien	86300	25	3900	53	90201	18
Gebäude. Für die Erhaltung der Stationsgebäude, Wächterhäuser, Brunnen, Wasserleitungen, Wasseraufnahms-Apparate, Coaks-Anstalten	21268	45	1313	54	22582	39
Zusammen	128964	31	5963	26	134927	57
Hierzu die Assekuranz-Quote von den Baukosten der Gebäude	2620	56	427	—	3047	56
Ferner die dem Reservefonds zu vergütende Quote pro 1844 auf den Vorschuß zum Bau der großen Donaubrücke	12000	—	—	—	12000	—
Zusammen	143585	27	6390	26	149975	53

Vorstehende Gesammtkosten auf die im Jahre 1844 zurückgelegten 99241 Meilen vertheilt, entfallen im Durchschnitte pro Fahrtmeile 1 fl. 30,6 kr.

mit Ausschluß der Quote für die Donaubrücke pro 12000 fl. entfallen nur . . . . 1 „ 23 „

während sich pro 1843 . . . . 1 „ 31 „ herausstellten.

Bei Vergleichung der oben ausgewiesenen Erhaltungskosten der 42 Meilen langen Bahnstrecke von 1844 mit jenen von 1843 ergiebt sich, daß nur beim Oberbau eine Mehr-Auslage, beim Unterbau und bei den Gebäuden aber Minder-Ausgaben Statt gefunden haben.

Beim Oberbau zeigt sich nämlich eine Mehr-Ausgabe von . . . . 20320 fl. 42 kr.

beim Unterbau dagegen eine Kostenverminderung von 3856 fl. 31 kr.

bei den Gebäuden . . . . 9326 „ 37 „

Zusammen 13183 „ 8 „

Daher im Ganzen eine Mehr-Auslage von . . . 7137 „ 34 „

Die Mehr-Auslagen der Oberbau-Erhaltung ergeben sich am besten durch die nachstehende Uebersicht der einzelnen Rubriken dieser Erhaltungs-Kosten in den Jahren 1844 und 1843:

Jahr.	Gehalte u. Löhnungen der Arbeitsleistungen bei den Reparaturen.		Schotter-Anschaffungskosten.		Anschaffungskosten des verwendeten Materials.				Brennmaterialkosten für Reparaturen der Werkzeuge.		Verschiedene Auslagen.		Zusammen.	
					Eisen.		Holz.							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1844	32300	9	2716	54	14588	45	39600	27	738	9	256	54	90201	18
1843	42028	49	4246	42	3359	44	20081	—	—	—	164	21	69880	36
Differenz	—9728	40	—1529	48	+11229	1	+19519	27	+738	9	+92	33	+20320	42

Aus dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, daß die erwähnte größere Auslage im Jahre 1844 nur allein durch die vermehrten Oberbau-Material-Auswechselungen herbeigeführt wurde, was besonders bei denen der Schwellen der Fall war.

Da nämlich 1843 auf der ganzen Bahn 18908 Schwellen, während 1844 36105 Schwellen ausgewechselt wurden, so war deren Auswechselung im letzteren Jahre nahe doppelt so groß.

Berücksichtigt man in obiger Zusammenstellung die Mehr-Auslage für das Holzmaterial und den auf die Oberbau-Erhaltungskosten übertragenen Betrag des Brennmaterials von 738 fl. 9 kr., welche Ausgabe im Jahre 1843 nicht auf diesem Konto, sondern noch auf dem Brennmaterial-Konto ver-

rechnet wurde, so rechtfertigt die entfallende Summe dieser beiden Rubriken allein schon die angeführten Mehrkosten.

Ferner zeigen die beiden ersten Rubriken, nämlich: Die Gehalte und Löhnungen der Arbeitsleistungen, so wie die Schotter-Anschaffung eine Ausgabs-Verminderung, deren Gesammtbetrag aber vollkommen die Mehrauslagen für das Eisen-Material deckt. Die Ursache der erwähnten Minder-Ausgaben liegt eines Theils in der geringern Quantität der pro 1844 benöthigten Schotter-Gewinnung, und somit zugleich in seiner Verwendungs-Auslage, die offenbar in die erste Rubrik gehört; — andern Theils aber auch in den bei weitem kleineren Ausgaben für die Drehscheiben-Reparaturen, deren Anzahl sich im Jahre 1843 auf 16 belief.

Ad IV. Uebersicht
der Bahnbetriebs-Regiespesen der verschiedenen Geschäftsbranchen.

Benennung der Ausgabe-Rubrik.	Betrag der Ausgaben.					
	Für die Hauptbahn, die Brünner und Olmützer Flügelbahn.		Für die Stockerauer Bahn.		Für beide Bahnabtheilungen zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Technische Regie.						
Gehalte des General-Inspektorats, der Ingenieure und Assistenten	23251	23	900	—	24151	23
Löhnungen der Bahnwächter	35905	—	3150	—	39055	—
Löhnungen der Bahnwächter-Gehülfen, Stations- und Feuerwächter, Wasserschöpfer	33282	49	3163	—	36445	49
Verbrauch an Beleuchtungs-Materialien	10857	54	1769	1	12626	55
An Grund- und Häusersteuern und Stempelgebühren	6925	31	169	52	7095	23
Diverse kleine Betriebsspesen und Kanzlei-Unkosten	4014	46	114	53	4129	39
Werthsverminderung des Mobiliarstandes	9399	16	1550	12	10949	28
Equipirung des Stations- und Bahnwächter-Personals	1065	15	173	33	1238	48
Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser	1302	46	322	42	1625	28
Regie der Expedite.						
Gehalte der Expeditoren, Kanzlisten, Kondukteure, Packmeister	32793	1	4221	21	37014	22
Gehalte der Magazineure und Gehülfen	7485	—	—	—	7485	—
Löhnungen der Packer und Magazin-Arbeiter	36979	13	1266	33	38245	46
Lithographien, Druckkosten und Affichen	7468	37	1216	52	8685	29
Equipirung der Kondukteure, Packmeister und Packer	1916	56	312	24	2229	20
Magazin-Auslagen und div. kleine Spesen	2860	28	466	2	3326	30
Beheizung der Amtslokalitäten u. Wartsäle	2549	32	545	—	3094	32
Erhaltung der Kommunikation bei Elementar-Ereignissen	13721	23	413	48	14135	11
Regie der Central-Administration, nach Abrechnung des entfallenden Antheils für den Weiterbau	26316	33	—	—	26316	33
Beitrag an den Pensionsfonds	4000	—	—	—	4000	—
Zusammen	262095	23	19755	13	281850	36

Obige Regiespesen, vertheilt auf die im Jahre 1844 gemachten 99241,7 Meilen. entfallen pro Meile 2 fl. 50,4 kr.

Im Jahre 1843 stellten sich dieselben auf 2 fl. 51 kr.; hierbei ist jedoch zu bemerken, daß im Jahre 1844 in diese Ausgabs-Rubrik der für Beheizung der Amtslokalitäten und Bahnwächterhäuser entfallende Kostenbetrag von . . . . 4952 fl.
dann der Beitrag an den Pensionsfonds mit . . . . 4000 „
zusammen 8952 fl.
einbezogen wurden, was pro Fahrtmeile etwa 5,4 kr. beträgt.

Es ist demnach, abgesehen von den durch die Nachtfahrten erwachsenen sehr bedeutenden Mehrauslagen für Beleuchtung und Nachtarbeiten auch in dieser Rubrik eine Kosten-Verminderung gegen 1843 erzielt worden.

Die Gesammtkosten einer Meile gemachter Fahrten pro 1844 und 1843 berechnen sich, bei Zusammenstellung der betreffenden Ausgabs-Rubriken, wie folgt:

	1844.						1843.					
	Hauptbahn.		Stockerauer Bahn.		Beide Abtheilungen im Durchschnitt.		Hauptbahn.		Stockerauer Bahn.		Beide Abtheilungen im Durchschnitt.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
An Auslagen f. Brennmaterialien . .	1	25,0	1	11,1	1	23,6	1	52,2	1	26,4	1	48
Anderweitige Zugbeförderungskosten .	2	20,4	2	32,2	2	39,5	2	53,4	2	16,2	2	47,3
An Bahn-Unter- u. Oberbau, dann Gebäude-Erhaltungskosten	1	40,0	—	27,6	—	27,6	1	43,4	—	26,3	1	31
An technischen, Expedits- und Central-Administrations-Spesen	3	4,2	1	52,2	1	25,2	3	52,2	1	10,9	3	11,4
Zusammen	8	51,1	5	36,1	8	24,1	10	4,2	5	19,8	9	17,7
und, nach Ausscheidung der im Jahre 1843 bezahlten Provisionen v. 29425 fl. 54 kr.							9	39,6	5	19,8	8	57,3

Im Betriebsjahre 1844 wurde daher, ungeachtet der neu zugewachsenen bedeutenden Ausgabs-Beträge von 16000 fl., für die Quote der großen Donaubrücke und den Pensionsfonds-Beitrag (was pro Fahrtmeile etwa 9,6 kr. ausmacht), eine Kosten-Verminderung von 33,2 kr. pro Fahrtmeile gegen 1843 erzielt. Bei der Kostenberechnung pro Fahrtmeile ist jedoch zu bemerken, daß in den im Jahre 1844 auf der Hauptbahn zurückgelegten

85337 Meilen auch die Anzahl Fahrtmeilen mit leeren Wägen, dann der Reserve- und Probefahrten, zusammen mit
7526 Meilen mitbegriffen ist, wonach die Gesammt-Ausgabe pro Hauptbahn eigentlich nur auf
77811 Meilen zu vertheilen kommt, wodurch sich die reinen Kosten pro Fahrtmeile mit 9 fl. 42,6 kr. berechnen.

i. Fahrordnung.

Seit dem 10. September 1845 geht täglich gegen Abend von Wien ein Personentrain ab, welcher die Nacht durchfährt, Morgens in Olmütz anlangt und von dort auf der Olmütz-Prager Bahn nach Prag gelangt. Ein Zug von Prag beginnt ebenfalls jeden Abend seine Fahrt und erreicht Wien am andern Tage.

Kurz nach Eröffnung der Olmütz-Prager Bahn (1. September 1845) gingen täglich zwei Züge, nämlich Morgens und Abends, nach entgegengesetzten Richtungen ab; der Morgenzug ist aber seit dem 10. September eingestellt worden.

Außerdem gehen täglich von Wien bis Olmütz und Leipnik ein, bis Brünn im Winter ein, im Sommer zwei Personen- und ein Güterzug hin und zurück. In westlicher Richtung (nach Stockerau) werden täglich im Winter 5, im Sommer 6 Züge für Personen und 1 für Güter gemacht. Die Verbindung mit Preßburg wird, so lange die Eisenbahn bis dorthin nicht hergestellt ist, durch zwei tägliche Eilfuhren bewirkt, welche Passagiere und Güter von der Station Gänserndorf abnehmen und auch dorthin bringen.

k. Verzinsung, Dividende.

(S. Seite 111 u. 237.)

Im Jahre 1844 wurde, außer 4 Prozent Zinsen, noch 1 Prozent Dividende gezahlt; die Verzinsung der Aktien betrug daher im Ganzen 5 Proz.

l. Personenfrequenz.

(S. Seite 112 u. 237.)

Wir geben zuerst einen speziellen Ausweis der Personenfrequenz und der Einnahme dafür vom Jahre 1838 bis Monat September 1845, weisen jedoch dabei, um ein richtiges Urtheil fassen zu können, auf die unter Betriebseinnahmen S. 102 gegebene Zusammenstellung der streckenweisen Eröffnung der Bahn hin.

In den Jahren:

Monat.	1838. Personen.	1838. fl.	1838. kr.	1839. Personen.	1839. fl.	1839. kr.	1840. Personen.	1840. fl.	1840. kr.	1841. Personen.	1841. fl.	1841. kr.
Januar . .	2392	1392	10	7261	3459	11	10272	16121	14	7433	15205	31
Februar . .	—	—	—	6718	3107	28	12464	21070	38	7688	17045	50
März . . .	—	—	—	10874	5125	13	13444	24539	5	11502	20710	18
April	4327	3955	20	14338	6505	59	19558	33765	31	16039	34776	1
Mai	28106	12326	10	29079	15087	39	21803	40468	32	25151	46049	10
Juni	24683	9965	45	32473	24040	40	27366	47140	28	25550	48144	56
Juli	28250	10554	30	33241	26034	16	22722	41893	42	28743	48240	45
August . . .	29125	12020	1	33897	43303	47	26045	44387	1	61656	63595	39
September .	33464	15844	37	41117	48878	7	26762	50422	44	66594	77007	8
Oktober . .	21043	9680	—	35945	45747	44	19656	27326	44	58982	72057	26
November .	11897	5475	25	15714	25893	39	15381	28597	20	45553	56413	57
Dezember .	7055	3351	8	12398	20093	26	9714	21721	46	38580	47065	52
Zusammen	190642	84565	6	273055	267277	9	225187	407454	45	393471	546312	33

Monat.	1842. Personen.	1842. fl.	1842. kr.	1843. Personen.	1843. fl.	1843. kr.	1844. Personen.	1844. fl.	1844. kr.	1845. Personen.	1845. fl.	1845. kr.
Januar . .	31787	35048	18	37884	40993	11	38679	46881	32	43339	54094	2
Februar . .	31244	38498	54	42269	46579	48	36262	43515	56	37621	46340	21
März . . .	35088	42846	7	43070	51751	54	43318	49813	45	42136	54117	35
April	48591	59910	31	52440	64795	26	58995	73674	2	37873	59349	7
Mai	68108	81556	4	60144	74534	36	67809	85491	48	67124	92720	18
Juni	56373	72675	41	66687	82216	59	65961	84827	33	60686	87848	40
Juli	62655	73774	15	60860	82417	47	59896	80572	23	63296	90196	46
August . . .	71957	86574	7	70053	88696	5	67375	93700	51	71133	101006	39
September .	62744	80764	54	68705	90472	23	68560	95639	57	71648	132268	41
Oktober . .	60894	74888	44	62346	86453	26	62606	90618	37			
November .	46790	59837	32	50977	65389	50	51384	69073	6			
Dezember .	46434	48794	53	45785	58245	19	48062	57893	14			
Zusammen	622665	755170	—	661220	832546	44	668907	871702	44			

Digitized by Google

Da in den Jahren 1843 und 1844 die Bahn auf gleicher Länge eröffnet war, so geben dieselben zu richtigen Vergleichungen über die Zunahme der Frequenz und des Ertrages dafür Anlaß.

Monat.	Es wurden befördert:						Daher im Jahre 1844 gegen das Jahr 1843:					
	im Jahre 1843			im Jahre 1844			mehr.			weniger.		
	Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.		Personen.	Einnahme.	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
Januar	37884	40993	11	38679	46881	32	795	5888	21	—	—	—
Februar	42269	46579	48	36262	43515	56	—	—	—	6007	3063	52
März	43070	51751	54	43318	49813	45	248	—	—	—	1938	9
April	52440	64795	26	58995	73674	2	6555	8878	36	—	—	—
Mai	60144	74534	36	67809	85491	48	7665	10957	12	—	—	—
Juni	66687	82216	59	65961	84827	33	—	2610	34	726	—	—
Juli	60860	82417	47	59896	80572	23	—	—	—	964	1845	24
August	70053	88696	5	67375	93700	51	—	5004	46	2678	—	—
September	68705	90472	23	68560	95639	57	—	5167	34	145	—	—
Oktober	62346	86453	26	62606	90618	37	260	4165	11	—	—	—
November	50977	65389	50	51384	69073	6	407	3683	16	—	—	—
Dezember	45785	58245	19	48062	57893	14	2277	—	—	—	352	5
Zusammen	661220	832546	44	668907	871702	44	18207	46355	30	10520	7199	30
Ab nebenstehende							10520	7199	30			
							7687	39156	—			

Der Verkehr auf den einzelnen Stationen vertheilte sich im Jahre 1844 wie folgt:

Auf der Strecke zwischen Wien, Brünn, Olmütz und Leipnik.

Stationen.	Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten.	Summe der dafür erhobenen Beträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
Wien	84902	228250	24		
Floridsdorf	17319	8492	30		
Süßenbrunn	847	240	14		
Wagram	7443	3046	29		
Gänsernsdorf	17292	14190	57		
Angern	8273	6008	29		
Dürnkrut	6661	5874	56		
Hohenau u. Drösing	12315	11056	44		
Lundenburg	33757	54146	29		
Neudorf	1077	670	18		
Göding	7285	7611	16		
Bisenz-Pisek	5821	7777	38		
Hradisch	6670	9768	20		
Napajedl	4300	5414	17		
Hullein	10196	12572	45		
Prerau	8341	6400	25		
Leipnik	18547	49244	36		
Brodek	2015	1892	56		
Olmütz	26949	70072	22		
Saitz	1984	2686	39		
Branowitz	3144	5194	1		
Raigern	2250	2731	50		
Brünn	38080	123380	33		
Zusammen	325468	—	—	636725	8
Hierzu:					
Für K. K. Militair-Transporte	3015	—	—	3724	10
Für Beförderung von K. K. Post-Kondukteuren	—	—	—	5542	18
				645991	36
Für Gepäck und Rezepisse-Gebühren	—	58389	30		
Für Equipagen, Pferde- und Eilgut-Beförderung nebst Rezepisse-Gebühren	—	17760	20		
Für K. K. Postsendungen	—	4487	29		
				80637	19
				726628	55
Auf der Strecke zwischen Wien und Stockerau.					
Wien	154732	65162	18		
Floridsdorf	10025	3196	19		
Jedlersee	7790	2019	39		
Enzersdorf	18132	4685	7		
Korneuburg	42624	13849	12		
Stockerau	107121	50080	2		
Zusammen	340424	—	—	138992	37

	Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten.	Summe der dafür erhobenen Beträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
Umstehende Summe				138992	37
Für Gepäck und Rezepisse-Gebühren	—	5374	58		
Für den Equipagen- und Eilgut-Transport, nebst Rezepisse-Gebühren	—	706	14		
				6081	12
				145073	49
Summe	—	—	—	871702	44

m. Güter-Beförderung.

Indem wir im Nachstehenden eine Zusammenstellung des Waaren-Transports und der Einnahme dafür, von Eröffnung desselben an, geben, weisen wir zugleich auf die unter Personenfrequenz gemachte Bemerkung hin.

Monat.	In den Jahren:																				
	1839.			1840.			1841.			1842.			1843.			1844.			1845.		
	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.
Januar	—	25	—	—	13380	51	54950	17947	10	95421	32568	19	123916	45861	47	135490	52548	32	163934	66712	49
Februar	—	—	—	—	7415	36	49117	17637	33	100841	34309	56	139116	52425	28	112699	49533	37	138872	59929	—
März	—	9	54	34872	14713	28	82693	29908	38	94609	34411	32	157801	63575	36	158078	72387	47	156713	55154	8
April	—	9	19	44824	17431	3	77214	27160	57	149280	50915	21	170353	65655	10	131138	63726	25	98132	43211	43
Mai	—	8	26	44644	15976	6	78267	23433	49	102146	35832	10	158209	66789	57	138467	62028	38	188486	79405	58
Juni	—	9	40	46052	17995	28	85165	27595	36	105884	36339	33	122055	51145	17	165459	68213	48	221487	84937	3
Juli	—	—	—	50353	21913	51	97340	30150	17	111092	38551	41	118737	51982	14	160258	67789	36	185681	79004	10
August	—	2760	53	49752	17744	38	96747	30011	53	114974	39521	49	128939	55554	32	148424	62420	39	193751	73326	29
September	—	1930	36	58191	21791	34	93539	30831	3	109381	40554	39	131908	60204	54	189276	71924	48			
Oktober	—	2331	35	64361	19244	32	116998	36745	39	138308	51125	55	147087	63661	22	203005	75150	14			
November	—	4324	27	89203	27725	11	95952	33722	1	131749	51486	6	164079	66008	31	221167	72457	7			
Dezember	—	8193	50	51895	19452	30	104864	35932	6	232909	55383	29	238219	63659	56	264257	74835	26			
Zusammen	—	19603	40	534237	214784	48	1,032846	341076	42	1,486594	501000	30	1,800419	706524	44	2,027718	793016	37			

Eine Vergleichung der Ergebnisse in den Jahren 1843 und 1844 ergiebt folgende Resultate:

Monat.	Es wurden transportirt: im Jahre 1843			Es wurden transportirt: im Jahre 1844			Daher im Jahre 1844 gegen das Jahr 1843: mehr.			Daher im Jahre 1844 gegen das Jahr 1843: weniger.		
	Güter.	Einnahme dafür.		Güter.	Einnahme dafür.		Güter.	Einnahme dafür.		Güter.	Einnahme dafür.	
	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.	Ztr.	fl.	kr.
Januar	123916	45861	47	135490	52548	32	11574	6686	45	—	—	—
Februar	139116	52425	28	112699	49533	37	—	—	—	26417	2891	51
März	157801	63575	36	158078	72387	47	277	8812	11	—	—	—
April	170353	65655	10	131138	63726	25	—	—	—	39215	1928	45
Mai	158209	66789	57	138467	62028	38	—	—	—	19742	4761	19
Juni	122055	51145	17	165459	68213	48	43404	17068	31	—	—	—
Juli	118737	51982	14	160258	67789	36	41521	15807	22	—	—	—
August	128939	55554	32	148424	62420	39	19485	6866	7	—	—	—
September	131908	60204	54	189276	71924	48	57368	11719	54	—	—	—
Oktober	147087	63661	22	203005	75150	14	55918	11488	52	—	—	—
November	164079	66008	31	221167	72457	7	57088	6448	30	—	—	—
Dezember	238219	63659	56	264257	74835	26	26038	11175	30	—	—	—
Zusammen	1,800419	706524	44	2,027718	793016	37	312673	96073	48	85374	9581	55
Ab nebenstehende .							85374	9581	55			
							227299	86491	53			

Der Verkehr im Jahre 1844 war auf den einzelnen Stationen wie folgt:

Stationen.	Gewicht der übernommenen Güter. Ztr.	Summe der Frachtbeträge. fl.	kr.	Zusammen. fl.	kr.
1) Auf der Strecke zwischen Wien, Brünn, Olmütz und Leipnik.					
Wien	581815	318025	11		
Floridsdorf	73093	29478	57		
Wagram	983	359	7		
Gänserndorf	4897	1813	58		
Angern	27455	3582	52		
Dürnkrut	9355	1681	35		
Hohenau	31650	8036	27		
Lundenburg	116991	29267	39		
Göding	36201	11104	13		
Bisenz-Pisek	84708	24154	21		
Hradisch	19184	6382	13		
Napajedl	24571	8930	50		
Hullein	21303	8357	36		
Prerau	12693	3684	49		
Leipnik	287664	133667	55		
Brodek	6215	3255	10		
Olmütz	81580	47940	49		
Saitz	11795	3145	8		
Branowitz	15619	5743	40		
Raigern	44982	14241	27		
Brünn	176226	77514	44		
Zusammen	1,668980	740368	41		
Hierzu:					
Für die kontraktliche Verfrachtung des K. K. Aerarial-Tabaks von Göding nach Brünn	36564	10937	46		
Für den Transport der zum Verkaufe nach Wien bestimmten Brennhölzer und verschiedener Materialien für die Bau-Kontrahenten ꝛc.	143749	19588	48		
Ferner				770895	15
für Waaggelder, Frachtbriefe, Aufnahmsscheine und sonstige Gebühren	—	5803	2		
für eingeflossene Lagerzinse	—	3421	3		
Hiervon ab				9224	5
				780119	20
für bezahlte Provisionen an Güter-Versender, welche über 1000 Ztr. im Jahre aufgegeben haben	—	—	—	30177	39
bleiben	—	—	—	749941	41
2) Auf der Strecke zwischen Wien und Stockerau.					
Wien	30560	2710	26		
Floridsdorf	28100	1652	15		
Korneuburg	7633	210	6		
Stockerau	43462	2602	—		
Zusammen	109755	7174	47		
Für die kontraktliche Verfrachtung der Prager Eilgüter	68670	5722	30		
				12897	17
Summe				762838	58

Die auf der Bahn im Laufe des Jahres 1844 nach allen Richtungen verführten 2,027718 Ztr. Güter bestanden aus:

Getreide und andere Gewächse	247051	Ztr.
Hölzer	164655	=
Erden	6325	=
Metalle und Metallwaaren	186811	=
Steine	20792	=
Natur=Produkte	192378	=
Fabrikate	75706	=
Eßwaaren	202174	=
Getränke	165827	=
Kolonial=, Material= und Spezerei=Waaren .	159886	=
Manufaktur=, Putz= und Schnittwaaren . .	215821	=
Kunst=, Galanterie=, Nürnberger Waaren . .	6942	=
Diverse Waare (gemischt aufgegeben) . . .	251835	=
Gewicht der Wagen und Pferde	79339	=
Retourfracht	29371	=
Aerarisches Montur= und Artilleriegut . .	22805	=
Zusammen	2,027718	Ztr.

2. Wien = Gloggnitz Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(S. Seite 116 u. 177.)

Wie aus der S. 116 bis 125 gegebenen geschichtlichen Darstellung hervorgeht, lag der Wien = Gloggnitz Eisenbahn ein viel größerer Plan zum Grunde, als wirklich zur Ausführung gelangte. Obgleich für den angefangenen Bau der Raaber Bahnlinie bis zur General=Versammlung am 18. Juli 1842 bereits eine Summe von 950000 fl. Konv. Münze verausgabt war, mußte doch durch das Zusammentreffen bedenklicher und vielfach ungünstiger Konjunkturen sowohl dieser als auch der Bau der projektirten Flügelbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Neustadt nach Oedenburg damals aufgegeben werden. Bei der späteren, ganz veränderten Lage der Dinge hielt es die Direktion im Interesse der Gesellschaft für nothwendig, diesen Gegenstand wieder aufzunehmen und einer genauen und umfassenden Erwägung zu unterziehen. Sie that bei der Regierung die erforderlichen Schritte, um in ihre ursprünglichen Verhältnisse zurücktreten und alle damals konzessionirten Bahnstrecken, so weit dieselben in Oesterreich liegen, ausführen zu dürfen. Diese hatten zur Folge, daß der Kaiser durch Allerhöchste Entschließung vom 4. Februar 1844 zu bestimmen geruhte:

„Daß die Allerhöchste Konzession für die drei Zweigbahnen von Wien nach Bruck an der Leytha, nach Laxenburg und nach Katzelsdorf in die Privilegiums=Urkunde für die Wien = Gloggnitz Eisenbahngesellschaft aufzunehmen, und dabei der Zeitpunkt, in welchem

diese Bau-Unternehmungen begonnen, und die Hauptabschnitte, in welchen dieselben fortgesetzt und beendigt werden sollen, zu bestimmen seien."

In der Zwischenzeit hatte die Direktion die hierauf Bezug habenden Erhebungen vornehmen lassen, und sie konnte deshalb auf den 30. Juli 1844 eine außerordentliche General-Versammlung einberufen, um hierüber die nöthigen Anträge zu machen und die erforderlichen Beschlüsse zu fassen.

Der von der Direktion hierbei den Aktionären über die einzelnen Unternehmungen erstattete Bericht lautete, wie folgt:

Seitenbahn von Wien nach Bruck a. d. Leytha.
(Raaber Linie.)

„Wie aus dem vorn Gesagten erhellet, war namentlich die Raaber Bahn von der Gründung unsers Unternehmens an als einer der Lebenspulse desselben betrachtet; die namhaften Opfer, welche dafür gebracht worden sind, verbürgen die Erkenntniß dieser Wichtigkeit. Da die frühere Sachlage aber insoweit geändert ist, daß uns gegenwärtig von Sr. K. K. Majestät blos die Konzession zu dem Baue in Oesterreich bis Bruck ertheilt wurde, so haben wir nur den Fall zu untersuchen, ob die Bahn von Wien nach Bruck a. d. Leytha, auch ohne Rücksicht auf die in Aussicht gestellte Verlängerung nach Raab, ein hinlänglich lukratives Unternehmen sein könne.

Die besonnensten Forschungen, die begründetsten Berechnungen führten uns zu der Ueberzeugung, daß solches wirklich der Fall sein müsse, und diese Bahn nicht nur die Einbringung des bereits darauf verwendeten und seit mehreren Jahren todt liegenden Kapitals von 950000 fl., sondern auch ein angemessenes Erträgniß der ferneren Baukosten bei ihrer Vollendung erwarten lasse.

Die Bahntrace nach Bruck a. d. Leytha durchschneidet, von Wien aus, den ganzen nordöstlichen Theil des Kreises Unter-Wienerwald bis an die Grenzen des Wieselburger-Komitates. Drei Chausseen: die große Poststraße nach Hainburg, die Straße über Schwechat nach Bruck, und über Wieselburg nach Raab, und jene über Lanzendorf und Himberg nach Mannersdorf an das Leythagebirge, fallen in den Rayon dieser Bahnlinie. Der ganze Theil des Kreises, durch welchen sie zieht, ist bedeckt mit industriellen, zum Theil höchst großartigen Etablissements, wie keine andere Gegend der Monarchie. Metallwaarenfabriken, Spinnereien, Webereien, Druckereien, Papierfabriken u. s. w. entwickeln, dicht an einander gereiht, auf diesem Boden ihre Thätigkeit in einer Bewegung von mehr als 250000 gewerbfleißigen Menschen, und unterhalten von jedem Orte aus einen lebhaften, während des ganzen Jahres gleichförmigen Verkehr mit der Residenz.

Aus dem Kaiser-Steinbruche, nächst der Bahntrace bei Bruck, so wie aus den Brüchen von Goyß, Winden und Braitenbrunn, nächst dem Neusiedler See, gehen in unerschöpflichen Massen die Steinmaterialien für alle Neubauten nach Wien.

Zwei Städte, **Bruck a. d. Leytha** und **Hainburg**, elf der größten Märkte mit einer Bevölkerung von mehr als 25000 Menschen, zahlreiche, zum Theil sehr große und wohlhabende Dörfer, meist mit nahe an oder über 1000 Seelen, enthält der Landstrich, in dessen Bereich die Bahnlinie führt. Die Wallfahrtsorte in Bruck, Schwadorf und Maria Lanzendorf (in welch' letzterem man an großen Bettagen mehr als 10000 Menschen zählte), das einst berühmte und gegenwärtig wieder häufig besuchte Heilbad in Deutsch-Altenburg, der weit ausgedehnte gräflich Harrachsche Park in Bruck, endlich der blos eine Stunde von letzterem Orte entfernt liegende Neusiedler See, — sind ebenfalls Momente, welche bei Berechnung der Frequenz dieser Bahn nicht außer Acht gelassen werden mögen.

Alles bisher Erwähnte ist indessen nur bezüglich auf den Kreis Unter-Wienerwald; dadurch aber, daß der ganze Handelsverkehr zwischen Wien, der sehr volkreichen Umgebung des Neusiedler See's und dem so unendlich wichtigen Wieselburger Komitate, dieser Kornkammer Oesterreichs, auf die Eisenbahn gezogen werden wird, tritt dieselbe in den Bereich der wichtigsten Beachtung.

Seit Jahrhunderten hat der Getreide- und Produktenhandel aus dem Banat, dann aus dem Bacser- und Stuhlweißenburger Komitate über Raab und Wieselburg nach Bruck, Wien, Baden u. s. w., seinen Zug auf dem rechten Donau-Ufer genommen. Ein Verkehr in dieser Beziehung auf dem linken Ufer des Stromes ist unnatürlich, und wird daselbst nie erzwungen werden können. Alle Einrichtungen in Raab und Wieselburg, die unzähligen Getreidekammern und Magazine daselbst, um die Wintervorräthe aufzunehmen, und eine Menge anderer Hülfsmittel beurkunden diese uralte Richtung des Verkehrs.

Auf dem rechten Donau-Ufer, in der Nähe der Bahnlinie von Bruck a. d. Leytha bis Mödling, liegen gegen 100 große Mahlmühlen, welche der Hauptstadt ihren Mehlbedarf liefern. Wenn sich die Staatsbahn nach Ober-Oesterreich und Baiern an die Gloggnitzer Linie anschließt, so kann uns auch das dorthin bestimmte ungarische Getreide nicht entgehen.

Mit wie gegründetem Rechte sich unter den hier obwaltenden Umständen eine äußerst namhafte Personen- und Frachten-Frequenz auf der Brucker Bahn verbürgen lasse, beurkunden ferner die in diesem Punkte entscheidenden Weg-Mauth-Einnahmen an den Barrieren der betreffenden Wiener Linien.

Den gepflogenen Erhebungen gemäß war der Pacht-Ertrag schon im J. 1837, also lange vor Eröffnung der Gloggnitzer Bahn, folgender:

1.	An der Matzleinsdorfer- (Baden-Neustädter-) Linie	11010	fl.
2.	„ „ Favorita-Linie	6265	„
3.	„ „ St. Marxer-Linie	11521	„

Hieraus ergiebt sich, daß der Verkehr der ungarischen Straße, welche bei der St. Marxer-Linie einmündet, schon vor Eröffnung der Gloggnitzer Bahn größer war, als jener auf der Badener und Triester Chaussee, obgleich bei letzterer die vielen Fahrten in die Vergnügungsorte und die sehr zahlreichen Ziegeltransporte einbegriffen sind. Aber auch die Frequenz der Favorita-

Linie, d. h. der Himberger Straße, fällt in den Bereich der von uns projektirten Eisenbahn-Trace nach Bruck. St. Marx und Favorita zusammen ergaben im Jahre 1837 eine Einnahme von 17786 fl., oder um 6776 fl. mehr als die Matzleinsdorfer Barriere, woraus folgt, daß der Verkehr nach Ungarn sich im Jahre 1837 um 61 Prozent größer darstellte als jener auf der Badener und Triester Chaussee. Seit dieser Zeit ist aber die Mauth-Einnahme bei St. Marx auf 12000 fl. gestiegen.

Der Schranken in Bruck a. d. Leytha wird im Durchschnitt alle Tage von mehr als 2000 Pferden durchzogen und weiset im Jahre 1844 einen Pachtschilling von 19106 fl. aus.

Beobachtungen zufolge beträgt die Bewegung auf der Brucker und Himberger Straße zusammen über 600 Personen täglich, ohne Simmering, Schwechat, Fischament u. s. w. zu berücksichtigen. In Bruck selbst passiren täglich von und nach Wien an 300 Personen. Es ist ein bei allen Eisenbahnen bewährt gefundener Erfahrungssatz, daß in den Gegenden, welche sie berühren, der Verkehr in progressiver Steigerung sich vermehrt und ausdehnt. Namentlich in dem hier in Rede stehenden Falle dürfen wir uns auf die Thatsachen berufen, welche sich bei der nur drei Meilen langen Flügelbahn nach Stockerau herausgestellt hat. Als im Jahre 1838 die Ausführung dieser Bahn zur Sprache kam, wiesen die damals gepflogenen Erhebungen eine tägliche Frequenz von beiläufig 400 Personen zwischen Stockerau und Wien aus. Im vorigen Jahre zeigte sich, außer einem fortgesetzten lebhaften Verkehre auf dem alten Wege, noch eine Frequenz von 328127, oder eine tägliche Anzahl von 900 Personen und ein Frachtenverkehr von 182779 Zentner pro Jahr auf der Eisenbahn. Die jetzige Personen-Frequenz beträgt also 2¼ Mal so viel als die frühere, und wenn man diese Erfahrung auf die Himberger und Brucker Linie anwendet, so würde folgen, daß nach Vollendung der Eisenbahn in dieser Richtung pro Jahr circa 500000 Personen fahren werden.

Zum Vergleiche der Verkehrsverhältnisse der Stockerauer mit der Brucker Bahn dienen auch die Weg-Mauth-Einnahmen beider Orte. Bruck würde im heurigen Jahre bei der Gleichstellung mit der Stockerauer Mauthgebühr 9553 fl. ertragen, während die Barriere in Stockerau, ungeachtet der Einmündung der zwei Prager Straßen über Znaim und Horn und der Straße von Krems, blos 4665 fl. abwirft. Der Verkehr in Bruck allein ist also, dieser Thatsache zufolge, schon 2½ Mal so groß als jener in Stockerau.

Besonders lebhaft ist der Zug der Müller und Fruchthändler nach Wieselburg und der Viehhändler nach Raab. Die Brucker Bahn wird sich in Verbindung mit den ungarischen Eilbauern setzen, und so die Reisenden von Ungarn auf die schnellste Weise zu befördern im Stande sein.

Wir können daher zuversichtlich folgern, daß die jährliche Frequenz nach hergestellter Bahn zwischen Wien und Bruck (ohne alle Rücksicht einer Verlängerung nach Raab), sich auf 450000 Personen erheben werde.

Der Durchschnittsfahrpreis pro Person auf der drei Meilen langen Stockerauer Bahn beträgt 26 kr., dürfte sich also auf der fünf Meilen langen Brucker Bahn auf 43 kr. stellen, wir wollen jedoch blos 36 kr. annehmen; dieses giebt zu obiger Personenzahl einen Brutto-Ertrag von 270000 fl., oder, nach Abzug von höchstens 50 Prozent Regie-Spesen, eine reine Revenüe von 135000 fl., ohne Rücksicht auf die Einnahmen für Reise-Gepäcke, Equipagen u. s. w. Gemäß des anliegenden Kosten-Ueberschlages ist zur Vollendung der Bahn von Wien nach Bruck a. d. Leytha ein Bau-Kapital von 2,260000 fl. erforderlich, wenn ein einfaches Geleise vorausgesetzt wird.

Hieraus folgt, daß sich dieses Kapital durch die Personen-Frequenz allein mit 6 Prozent verzinsen werde.

Was den Frachtenverkehr auf der ungarischen Straße anbelangt, so übertrifft derselbe jenen aller andern Routen der Monarchie. Schon im Jahre 1836 passirten die St. Marxer Linie 1,549844 Zentner, und die Favorita-Linie 581031 Zentner, also beide zusammen 2,130875 Zentner, blos an Verzehrungssteuer-Artikeln; hierunter ist die sehr bedeutende Aus- und Durchfuhr nicht begriffen.

Nach den Mittheilungen des löblichen Magistrats der Königlichen Freistadt Raab werden von den dort ansässigen Schiffern auf der Donau alle Jahre zugeführt und entweder zu Wasser oder zu Lande über Wieselburg und Bruck nach Oesterreich transportirt:

Weizen . .	1,400000	Preßburger Metzen,
Halbfrucht .	180000	= =
Korn . . .	85000	= =
Hafer . . .	2,160000	= =
Kukurutz . .	380000	= =
Gerste . .	50000	= =
Hirse . . .	70000	= =
Hülsenfrüchte	14000	= =
Rübsaamen .	90000	= =
Summa	4,429000	Metzen.

Außerdem treffen noch jährlich 300 fremde Fruchtschiffe in Raab ein; ferner kommen im Verkehre nach Wien vor: beiläufig 200000 Zentner Wolle, Federn, Knoppern, Oel, Weinstein, Pottasche, Horn, Leder rc., dann 80000 fette und 60000 magere Schweine und 10000 Schafe.

Auf dem Getreidemarkte in Wien werden jährlich 450000 Metzen, auf jenem in Mödling über 21000, in Baden über 13000 Metzen ungarischer Körner verkauft, worunter natürlich die noch viel bedeutendern Quantitäten nicht begriffen sind, die von den Müllern, Gastwirthen und Getreidehändlern direkt bezogen werden. Die zum Ziegeltransporte von Inzersdorf verwendeten Pferde und die Fruchthändler daselbst brauchen jährlich allein über 60000 Metzen ungarischen Hafer.

Der Frachtlohn auf der Chaussee beträgt im Mittel 2 kr. pro Zentner und Meile. Wenn wir auf der 5 Meilen langen Eisenbahn von Bruck nach

Wien blos 6 kr. pro Zentner annehmen, so unterliegt es keinem Zweifel, daß diese Bahn auch auf einen namhaften Frachtentransport zu rechnen habe. Nach dem Antrage des löbl. Brucker Magistrats kommt der Bahnhof auf dem städtischen Gebiete jenseit der Leytha, nämlich außer der Zolllinie, zu etabliren; hier werden die ungarischen Vekturanten, von dem Grenzverfahren befreit, jedenfalls vorziehen, blos in Ungarn nächst ihren Wohnsitzen zu fuhrwerken, als die Zoll-Linie zu überschreiten und sich in's kostspieligere Oesterreich zu begeben.

Es kann nicht leicht eine bessere Grenzsituation gefunden werden, da sich auf diesem Punkte nebst der Wieselburger Hauptstraße alle Wege des fruchtbaren Haidebodens vom Neusiedlersee konzentriren. Mit Grund kann man schließen, daß nächst dem Bahnhofe in Bruck großartige Fruchtmagazine und eigene Märkte entstehen dürften, auf welchen die österreichischen Konsumenten der ungarischen Produkte ihre Einkäufe und die Verladungen im Wege der Bahn selbst zu besorgen im Stande sein werden, anstatt, wie jetzt, die Geschäfte nach dubiösen Mustern machen und sich der Gefahr der Verfälschungen aussetzen zu müssen.

Die nur drei Meilen lange Stockerauer Bahn transportirte im vorigen Jahre 182779 Zentner und erzielte dabei eine Einnahme von 12994 fl. 20 kr., oder $4\frac{1}{4}$ kr. pro Zentner, nach welcher Berechnung in der Anwendung auf die 5 Meilen lange Brucker Bahn 7 kr. entfielen. Wir wollen jedoch nur 6 kr. Bahn-Frachtlohn veranschlagen, und anstatt des bestehenden Frachtenverkehrs von mehr als $2\frac{1}{2}$ Millionen Zentner jährlich blos 600000 Zentner mit 60000 fl. Brutto-, oder 30000 fl. Netto-Einnahme für die Eisenbahn berechnen, indem wir nur jene Quantitäten berücksichtigen, welche direkt für Wien und mehrere Stationen der Gloggnitzer Bahn zur Verladung kommen werden.

Hiernach ist das zu erwartende Resultat der Brucker Bahn eine Revenüe von 165000 fl. pro Jahr, oder 7,3 Prozent des noch zu verwendenden Baufonds von 2,260000 fl. Wird dagegen die im Jahre 1840 von der Raaber Bahn verausgabte und schon als verloren betrachtete Summe von 950000 fl. in Anschlag gebracht, so ergiebt sich als Gesammt-Baukapital 3,210000 fl., wofür das Erträgniß noch immer mehr als 5 Prozent ausmacht, stets ohne Rücksicht auf eine Verlängerung nach Raab.

Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft gewinnt also durch die Beendigung des angefangenen Baues der Brucker Bahn und resp. durch eine Auslage von blos 2,260000 fl. ein Kapital von 950000 fl., und hat nicht mehr nöthig, dasselbe wie bisher aus den Erträgnissen der Gloggnitzer Bahn verzinsen und diese um $\frac{1}{2}$ Prozent schmälern zu müssen.

In Rücksicht aller dieser angeführten Vortheile und Beweggründe hoffen wir mit Zuversicht, die verehrte General-Versammlung werde bezüglich der schnellen Ausführung der Brucker Bahn den Absichten Sr. Majestät entsprechen, Allerhöchst deren Weisheit und landesväterliche Sorge in der uns wiederholt gnädigst ertheilten Konzession das anerkannte Bedürfniß einer nähern Verbindung der durch Handelsverkehr und Geschäftsthätigkeit so vortreten-

den nordwestlichen Gebietstheile des gesegneten Königreichs Ungarn mit dem Kreise Unter- und Ober-Wienerwald und mit Ober-Oesterreich im Auge hatte. Wir eröffnen damit dem Landestheile des rechten Donau-Ufers ein neues, ausgebreitetes, längst gewünschtes Mittel zum Umschwunge und zur Entwikkelung des Verkehrs, verbinden die eigenen Interessen unserer Gesellschaft mit dem Wohle und Segen einer zahlreichen und achtbaren Bevölkerung, und sehen uns durch eine Auslage von blos 2,260000 fl. in den erfreulichen Stand gesetzt, einen kostspieligen Theil unserer Unternehmung, welcher unter den früheren, so bedrohlichen Umständen, die uns zu dessen Sistirung bestimmten, die Quelle eines schmerzlichen und fühlbaren Verlustes zu werden schien, gegenwärtig unter den günstigsten Verhältnissen wieder aufzunehmen, seiner Vollendung zuzuführen und fruchtbringend zu machen; endlich die Residenz von dem Anblicke unvollendeter Bauten zu befreien, welche in dem Zeitalter der Eisenbahnen um so auffallender erscheinen, und bei der gegenwärtigen Entwickelung dieses Industriezweiges in ihrem ferneren Bestande nicht mehr entschuldigt werden könnten."

Seitenbahn von Mödling nach Laxenburg.

„Der Mödlinger Bahnhof wurde mit besonderer Rücksicht auf die Einmündung der Laxenburger Seitenbahn angelegt, ferner ein Theil des Grundes für die letztere eingelöst und ein Stück des Dammes hergestellt.

Die im Jahre 1841 eingetretene Krisis in der Handelswelt brachte auch diese Unternehmung zum Stillstande.

Der Markt Laxenburg mit den zunächst gelegenen Ortschaften Achau, Biedermannsdorf und Minkendorf zählen zusammen zwar nur 3300 Einwohner, allein das kaiserliche Lustschloß und der weltberühmte Park von Laxenburg mit allen seinen Sehenswürdigkeiten bieten für die Bewohner der nahe gelegenen Residenz und für alle Fremden einen solchen Reiz, daß Laxenburg zu einem sehr zahlreich besuchten Vergnügungsorte geworden ist.

Nach genauen Erhebungen werden theils von Lohnkutschern und Stell-Fuhr-Inhabern, theils mit Gesellschaftswagen, Fiakern und Privat-Equipagen jährlich gegen 42000 Personen von Wien nach Laxenburg und zurück befördert. Diese Zahl steigerte sich bei günstiger Sommerwitterung und bei Abhaltung mehrerer Hoffeste in früheren Jahren auch auf 60 bis 70000 Personen.

Nachdem zwischen Laxenburg und Mödling keine ordentliche Fahrstraße besteht, so waren wir nicht im Stande, eine zweckmäßige Verbindung mit dem Mödlinger Stationsplatze zu erzielen, und es ist gewiß, daß die Gloggnitzer Bahn jetzt keine Passagiere nach Laxenburg befördert.

Wir dürfen demnach annehmen, daß durch den Bau der Laxenburger Linie wenigstens 50000 Personen mehr auf die Hauptbahn zwischen Wien und Mödling gebracht werden, ohne die Verbindung zwischen Laxenburg und Baden, Mödling, Brunn, Liesing ꝛc. in Anschlag zu bringen.

Der Fahrpreis mit dem Gesellschaftswagen auf der direkten Chaussee von Wien nach Laxenburg beträgt 24 kr. K.-M. pro Person, und wenn wir die-

sen niedrigen Betrag beibehalten, so liefern 50000 Personen eine jährliche Einnahme von 20000 fl.

Die Auslagen für die Beförderung der Laxenburger Passagiere pro Bahn betreffen blos die 2400 Klafter lange Strecke zwischen Mödling und Laxenburg, indem auf der Hauptbahn zwischen Wien und Mödling ohnehin so viele Trains gehen, daß es nicht nöthig erscheinen wird, für Laxenburg neue Lokomotive und Wagen anzuschaffen oder eigene Fahrten einzurichten; wir können daher für die jährlichen Regiekosten höchstens 5000 fl. veranschlagen, indem wir voraussetzen, daß die Züge von Mödling nach Laxenburg größtentheils mit den Reservemaschinen befördert werden.

Es ergiebt sich sonach durch den Bau der Laxenburger Flügelbahn ein jährlicher Gewinn von wenigstens 15000 fl., wogegen das Anlagekapital einer einfachen Bahn, gemäß des angefertigten Ueberschlages, blos 142000 fl. beträgt.

Unsere Voraussetzungen in dieser Beziehung sind keineswegs überspannt; wir brauchen zum Beweise dessen blos die Personenfrequenz einiger weniger bedeutenden Orte der Gloggnitzer Bahn anzuführen, nämlich:

Hetzendorf lieferte im vorigen Jahre eine jährliche Frequenz für die

Bahn von	27774	Personen,
Atzgersdorf	25096	"
Perchtoldsdorf	30805	"
Brunn	96013	"
Gumpoldskirchen	44622	"

Wir können vielmehr mit gutem Grunde folgern, daß durch die bequeme Verbindung der Hauptstadt und des kaiserlichen Lustschlosses Schönbrunn mit Laxenburg dieser Ort wieder seine frühere Lebhaftigkeit erlangen und von den Wienern als ein neuer Sommer-Aufenthalt benutzt werden wird, wozu die daselbst vorhandenen, gegenwärtig beinahe unbenutzt stehenden großartigen Gebäude beitragen dürften."

Seitenbahn von Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Katzelsdorf, in einer Länge von 2300 Klafter.

(Oedenburger Linie.)

„Es wurde bereits in der sechsten General-Versammlung der P. T. Aktionäre der Gloggnitzer Bahn vom 29. Januar d. J. erwähnt, daß sich in Oedenburg ein provisorisches Komité zur Ausführung des ungarischen Theils der Oedenburg-Neustädter Seitenbahn gebildet hat, und beschlossen, dieses Unternehmen auf alle mögliche Weise zu unterstützen.

Inzwischen ist von diesem Komité das Baukapital der Oedenburger Bahn für Ungarn vollkommen gesichert worden.

Se. Durchlaucht der Fürst Esterhazy und der löbl. Oedenburger Magistrat haben die zur Bahn erforderlichen Grundstücke unentgeltlich zugesagt.

Ferner wurde die unterzeichnete Direktion mittelst Zuschrift d. d. 2. Juni d. J. zur Erklärung aufgefordert:

1. Daß mit dem Baubeginne des ungarischen Bahntheiles auch die Strecke von Neustadt bis an die Grenze Ungarns von der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft in Angriff genommen und auf ihre alleinigen Ko-

sten in gleichem Zeitraume ausgeführt werde, so daß die ganze Linie von Oedenburg bis Neustadt unter Einem dem Verkehre geöffnet werden könne.

2. Daß der Oedenburger Eisenbahngesellschaft der freie Anschluß an die Gloggnitzer Bahn, ohne alle weiteren Bedingnisse und Lasten, gestattet werde.

Wir beantragen, daß die General-Versammlung am 30. Juli d. J. dem so eben genannten Begehren entsprechen wolle.

Ueber die großen Vortheile, welche der Gloggnitzer Bahn durch den Anschluß der Oedenburger Unternehmung erwachsen werden, herrscht im Publikum eine entschieden günstige Meinung, welche auch vollkommen gegründet erscheint.

Nachdem es indessen für die Aktionäre wichtig sein dürfte, hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse einige nähere Nachweisungen zu erhalten, so wollen wir dieselben hiermit veröffentlichen.

Die Flügelbahn von Oedenburg nach Neustadt hat den Zweck, nicht nur die Frequenz zwischen diesen beiden Städten zu befördern, sondern hauptsächlich den bedeutenden Verkehr zwischen Oedenburg und Wien, welcher gegenwärtig noch auf der direkten Straße über Wimpassing Statt findet, auf die Gloggnitzer Bahn zu leiten und die Stadt Oedenburg zum Stapelplatz des westlichen Theiles von Ungarn zu erheben.

Seit Eröffnung der Bahn zwischen Neustadt und Wien hat zwar ein bedeutender Theil der Oedenburger Passagiere die Wiener Chaussee verlassen und sich der Bahn bedient; allein der periodenweise oft sehr schlechte Zustand der 5 Meilen langen Oedenburg-Neustädter Straße und das langsame Fuhrwerk der Lohnkutscher treten einer größeren Belebung dieses Verkehrs hemmend entgegen. Ungeachtet dieser Hindernisse wurde erreicht, daß im vorigen Jahre bei den Eisenbahnstationen Neustadt und Theresienfeld (deren Frequenz zusammen 167299 Personen betrug) beiläufig 50000 Passagiere von der Oedenburger Straße, von Mattersdorf und den anderen nahe liegenden ungarischen Ortschaften befördert worden sind.

Wenn man nun berechnet, daß nach vollendeter Herstellung der Bahn nach Oedenburg auch alle jene Reisenden, welche jetzt noch auf der Wiener Chaussee fahren, auf die Bahn übergehen werden, wenn man erwägt, daß der Verkehr von Eisenstadt ebenfalls der Bahn zufallen, und daß jener von Steinamanger, Güns und der ganzen so außerordentlich stark bevölkerten und handeltreibenden Gegend des westlichen Ungarns sich der Bahn anschließen wird, so ist mit voller Sicherheit auf eine Vermehrung der Frequenz in Neustadt und Wien von wenigstens 60000 Personen pro Jahr zu hoffen, die, blos zum Preise der dritten Klasse berechnet, der Gloggnitzer Bahn eine Mehr-Einnahme von 60000 fl. liefern werden, ohne daß besondere Auslagen erwüchsen, indem die bisherigen Trains auslangen dürften.

Oedenburg, eine der bedeutendsten Handelsstädte Ungarns, hat allein 15000 Einwohner. Die Population des Oedenburger, Eisenburger und Zaalander Komitates, welche mit der Bahn verbunden werden und mit Wien in

lebhafter Verbindung stehen, beträgt gegen 750000 Menschen, worunter 60000 Adelige.

Schon gegenwärtig werden die reizenden Gegenden beim Pötschinger Sauerbrunnen, von Forchtenstein und der Rosalia-Kapelle, besonders aber Eisenstadt, als berühmter Wallfahrtsort und wegen der prachtvollen fürstlich Esterhazyschen Garten-Anlagen, in den Sommermonaten von den Bewohnern der Residenz und von Neustadt, trotz der schlechten Landwege, sehr stark besucht. Die Ausflüge dahin müssen sich bei Benutzung der Eisenbahn unbezweifelt vervielfältigen.

Endlich steht ein bedeutender Besuch aus Ungarn für die Heilbäder von Vöslau und Baden zu erwarten, da schon gegenwärtig viele Bewohner von Oedenburg, Güns u. s. w. sich derselben bedienen.

Die Annahme einer Frequenzvermehrung von blos 60000 Personen pro Jahr in der Station Neustadt und Wien dürfte aus allen diesen Gründen viel zu gering sein.

Bei dem Frachtentransporte kommt, wie bemerkt, nicht nur jener der Oedenburg-Neustädter, sondern auch jener der Oedenburg-Wiener Straße in Erwägung zu ziehen.

Der erstere besteht in der Richtung nach Neustadt größtentheils aus Getreide, indem Neustadt und die Umgebung einerseits bis Baden, andererseits bis Gloggnitz, Reichenau und Ober-Steyermark hauptsächlich vom Oedenburger Markte aus versehen werden.

Auf den Wochenmärkten in Oedenburg kommen jährlich 305000 Metzen Körner, auf jenem in Neustadt durchschnittlich 135000 Metzen ungarischer Früchte zum Verkauf; ein Theil davon wird schon jetzt auf der Gloggnitzer Bahn transportirt, und es ist auf eine bedeutende Getreideverführung nach Herstellung der Oedenburger Bahn zu hoffen.

Wegen Wassermangel an den Oedenburger Mühlen müssen von den dortigen Bäckermeistern und von der Bürgerschaft jährlich gegen 40000 Metzen Getreide zur Vermahlung nach Oesterrich geführt und von dort als Mehl nach Ungarn zurück transportirt werden.

Die ungarischen Vekturanten nehmen als Rückladung von Neustadt gewöhnlich Bau- und Schnittholz und Kalk, da die Gegend bis Oedenburg und weiter daran Mangel leidet. Es ist erhoben worden, daß alle Jahre 4500 Fuhren Bau- und Schnittholz und mehr als 20000 Metzen Kalk von Neustadt nach Oedenburg verfrachtet werden.

Die mächtigen Gruben am Brennberge bei Oedenburg und an der Bahntrace bei Neudörfl liefern jährlich über 200000 Zentner Steinkohlen, die jetzt per Achse zum Kanale bei Pötsching und von da auf demselben über Neustadt nach Wien und zu den vor Wien liegenden Ziegelöfen verführt werden. Auf diesen Transport hat seiner Zeit die Bahn von Oedenburg nach Wien ganz sicher zu rechnen.

Das Gebirge von Schauerleithen über Brennberg bis gegen Neckenmarkt enthält eine sehr große Anzahl bereits aufgedeckter Steinkohlenlager, die nur des Zustandekommens seiner Eisenbahn bedürfen, um ausgebeutet zu werden.

Dieser Eisenbahn scheint es überhaupt vorbehalten zu sein, den größten Theil des Steinkohlenbedarfs für die ausgedehnten Ziegelöfen bei Baden, Guntramsdorf, Neudorf, Brunn und am Wienerberge zu liefern, und dadurch den Brennholzverbrauch zur Erzeugung dieses Baumateriales immer entbehrlicher zu machen.

Auch die mächtigen Torflager, welche bei Esterhaz unterhalb Oedenburg sich befinden, werden durch die Bahn erst größere Wichtigkeit erlangen.

Auf dem großen Viehmarkte in Oedenburg erscheinen alle Jahre gegen

110000	Stück	Schweine,
24000	"	Schafe
4000	"	Kälber und mehr als
500	"	Pferde.

Hierunter ist jenes Borstenvieh nicht begriffen, welches, ohne auf dem Markte aufgestellt zu werden, blos durch Oedenburg getrieben wird. Nach amtlichen Angaben gingen in der letzten Zeit jährlich circa 182000 Stück Schweine von Oedenburg, und zwar ¾ direkt nach Wien und ¼ nach Neustadt, Baden rc.

Da der Trieb der fetten Schweine auf der Straße von Oedenburg nach Wien 9 Tage und der der mageren 4 Tage dauert und sehr kostspielig ist, so sehen sämmtliche Viehhändler der Herstellung der Bahn mit Verlangen entgegen.

Im Durchschnitte fahren wöchentlich 15 Hühnerkrämerwagen durch Oedenburg nach Wien, dies giebt jährlich 780 solche Wagen, ungerechnet jener Quantität, welche von den anderen Ortschaften der Oedenburger Bahnlinie nach Neustadt, Baden rc. kommt und die ebenfalls 200 Wagen ausmachen kann.

Der äußerst fruchtbare, mit edlen Bäumen bepflanzte Boden bei Rohrbach, Marz, Forchtenau, Wiesen rc. liefert jährlich gegen 20000 Metzen Obst für Neustadt, Baden und Wien.

An Kaufmannsgütern gehen ungefähr 200000 Zentner jährlich von Oedenburg nach Wien, 56000 Zentner nach Neustadt und 60000 Zentner retour nach Oedenburg; die ersteren wollen wir jedoch unberücksichtigt lassen, da es größtentheils Triester Güter sind, die in der Folge ihren Zug wahrscheinlich über die Steyermärkische Staatsbahn nehmen werden.

In dem bekannten Sandsteinbruche zu Margarethen nächst der Oedenburger Bahntrace, beträgt die jährliche Erzeugung an Material für die Bauten der Residenzstadt Wien und deren Umgebung weit über 80000 Zentner.

An anderweitigen Produkten werden von Oedenburg nach Wien jährlich verfrachtet:

Knoppern, beiläufig	60000	Zentner,
Pottasche	20000	"
Weine	27000	"
Schafwolle	30000	"
Honig und Wachs	7000	"
Hadern	14000	"
Branntwein, Oel, Häute, Farbekraut Federn, Klauen, Weinstein rc.	34000	"

Der Frachtenverkehr auf den Straßenzügen zwischen Oedenburg, Wien und Wiener Neustadt beläuft sich nach einem fünfjährigen Durchschnitte und amtlichen Erhebungen, incl. der Speditionsgüter und des Viehes, auf 1,910000 Zentner im Jahre.

Wir wollen aber, um vollkommen sicher zu gehen, annehmen, daß blos 500000 Zentner von der Oedenburger Bahn auf die Gloggnitzer Linie gebracht und daß nach Abschlag der Regiespesen für die 7 Meilen lange Bahn von der ungarischen Grenze bis Wien kein größerer reiner Nutzen als 4 kr. pro Zentner, oder im Ganzen 33000 fl. K.-M. erreicht werden kann.

Der Anschluß der Oedenburger Bahn bringt nach dieser Annahme für die Gloggnitzer Unternehmung folgenden jährlichen Gewinn:

1.	Aus der Vermehrung der Personenfrequenz .	60000 fl.
2.	" " " des Frachtentransports	33000 "
	Zusammen	93000 fl.

Da nun als Baukapital der Seitenbahn von Neustadt bis zur ungarischen Grenze bei Katzelsdorf nach der vorliegenden Berechnung blos 252000 fl. K.-M. erfordert wird, so leuchtet von selbst der außerordentliche Nutzen dieser Seitenbahn ein, und es gereicht der gefertigten Direktion zum besonderen Vergnügen, den Zeitpunkt so bald verwirklicht zu sehen, wo die schon im Jahre 1837 bestrittenen Vorauslagen für die Tracirung der Oedenburger Bahn, und alle im Jahre 1841 mit Rücksicht auf die zu erwartenden Getreide-, Vieh- und Steinkohlen-Transporte verwendeten Mehrkosten bei der Anlage der Bahnhöfe zu Wiener Neustadt, Meidling und Matzleinsdorf auf eine so genügende Weise nutzbringend gemacht werden."

Verbindungsbahn zum Glacis und K. K. Hauptzollamte in Wien.

„Schon in dem ursprünglichen Projekte der Wien-Gloggnitz Eisenbahn vom Jahre 1837 war die Ausdehnung dieser Unternehmung bis zum K. K. Hauptzollamte und Glacis nächst dem Stubenthore enthalten. Wir vermochten aber damals nicht die Genehmigung der hohen Behörden zu erwirken, sondern wurden im Gegentheile beauftragt: die Bahn vor der Verzehrungssteuerlinie Wien's beginnen zu lassen.

Dieser Weisung gemäß fanden wir uns bewogen, ungeachtet der bedeutenden Mehr-Ausgaben den Hauptstationsplatz so zu situiren, daß bei dem Eintreten günstigerer Verhältnisse eine Verlängerung der Bahn bis an das Glacis und zu dem K. K. Hauptzollamte jeder Zeit vorgenommen werden könnte. Die Trace dieser Verlängerung überschreitet nächst dem K. K. Belvedere den Liniengraben, zieht am Rande des K. K. botanischen Gartens und längs des Wiener-Neustädter Schifffahrtskanals, in fast gerader Richtung bis zu dem Glacis beim Stubenthore und mittelst einer Seitenbranche zum K. K. Hauptzollamte, von wo auch eine Verbindung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu erwarten steht.

Die Länge der Strecke von dem jetzigen Bahnhofe bis zum Glacis, woselbst der Aufsitzplatz für Personen angelegt werden soll, beträgt 1380 Klafter.

Hierdurch wird der eigentliche Anfangspunkt der Bahn ganz in die Nähe der Stadt, des Stubenthors und des so lebbaft besuchten Wasserglacis vor dem Karolinenthore gerückt. Die Distanz von dem Mittelpunkte der innern Stadt (nämlich vom Stephansplatze) bis zur neuen Station verkürzt sich dann auf 300 Klafter, wogegen unser Bahnhof in der Richtung der Favorita- und Kärnthnerstraße 1650 Klafter oder 5½mal so weit entfernt ist. Die Seitenlinie zu dem Hauptzollamte, welche ausschließlich für den Transport der Güter zu dienen hat, ist 460 Klafter lang.

Für den Bau selbst bieten beide Linien keine besonderen Schwierigkeiten dar. Es sind nur zwei kleine Gebäude abzubrechen und blos wenige, nicht kostspielige Gründe einzulösen; die Linie trifft fast durchaus ebenen Boden und hat nur drei stark befahrene Straßen und die Wien zu übersetzen. Sämmtliche intervenirende Behörden, welche der zu diesem Zwecke im Sommer 1842 abgehaltenen Lokal-Kommission beiwohnten, stimmten dieser Ansicht bei.

Es ist keinem Zweifel unterworfen, daß die Verbindung mit der innern Stadt sich immer dringender darstellen wird.

In der oben beschriebenen Richtung werden die Baukosten zufolge des Ueberschlages die Summe von 326000 fl. K.-M., incl. der Wagen, betragen.

Gegenwärtig beträgt die Omnibustaxe für eine Person im Sommer 6 kr., im Winter 8 kr. K.-M. Nehmen wir für die Stadtbahn im Durchschnitte nur 5 kr. K.-M. an, so resultirt in Bezug auf eine Frequenz von 400000 Personen eine Brutto-Einnahme von 33000 fl., oder, nach Abschlag von 6 Prozent Regiespesen für den Pferdetransport, einen Reinertrag von 13000 fl.

Für die Gepäcksbeförderung dürfte eine Netto-Einnahme von wenigstens 2000 fl. angenommen werden.

Der Gütertransport vom Bahnhofe zu dem K. K. Hauptzollamte mit gewöhnlichen Fuhrmannswagen beträgt schon dermalen in einem Jahre gegen 400000 Zentner. Nach Eröffnung der Steyermärkischen Staatsbahn muß ein weiterer Theil Zollamtsgüter von der Chaussee auf die Bahn übergehen und das genannte Quantum wird sich wenigstens auf 600000 Zentner pro Jahr erhöhen, wofür an Frachtlohn, nach dem jetzigen Preise von 2¼ kr. pro Zentner, zusammen 22500 fl. entfallen.

Auf der Stadtbahn wird der Pferdetransport höchstens 1¼ kr. pro Zentner kosten. Es erübrigt also bei der Verführung von 600000 Zentner Fracht, à 1 kr., ein Nutzen von 10000 fl.

Nach diesen Berechnungen ergiebt sich für die Stadtbahn in Summa ein reines jährliches Erträgniß von 28000 fl."

Nach Erstattung dieses Berichtes beschloß die General-Versammlung:

1. Der Regierung den Dank der Gesellschaft für die Ertheilung der Konzession zu den drei Zweigbahnen nach Bruck an der Leytha (Raaber Linie), nach Laxenburg und nach Katzelsdorf (Oedenburger Linie), auszudrücken;
2. noch im Jahre 1844 die nöthigen Einleitungen zum Bau dieser Bahn-

strecken zu treffen, um denselben im nächsten Frühjahre beginnen und in längstens drei Jahren vollenden zu können:

3. um die Bewilligung zur Anlage einer Verbindungsbahn vom Wiener Hauptstationsplatze zum Glacis und Hauptzollamte höchsten Orts einzukommen, und nach erlangter Genehmigung diese Bahn ebenfalls auszuführen; endlich

4. zur Deckung des erforderlichen Geld-Aufwandes eine Anleihe von 4 Millionen Gulden K.-M. zu emittiren und davon nach Erforderniß Gebrauch zu machen. Baron Sina erklärte sich gegen die Versammlung bereit, die nöthigen Vorschüsse für den Bau zu leisten und die etwa nicht abgesetzten Partiale des Anlehens für Rechnung seines Hauses nehmen zu wollen.

In Bezug auf den letzteren Punkt (Aufbringung des für das Unternehmen erforderlichen Kapitals von 4 Mill. fl. K.-M.) wurde jedoch in der am 29. Januar 1845 zu Wien gehaltenen General-Versammlung einstimmig folgender Beschluß gefaßt:

„1. daß sogleich für 1½ Mill. fl. 5prozentige Schuldscheine emittirt und daß die Obligationen in Stücken von 1000 fl., 500 und 100 fl. ausgestellt werden sollten;

2. daß es jedem Aktienbesitzer freigestellt bleibe, die auf eine Aktie entfallende Summe von 60 fl. dieses Anlehens gegen baaren Erlag in dem von der Direktion zu bestimmenden Termine zu beziehen;

3. daß für Beträge unter 100 fl. mit 5 Prozent verzinsliche Interimsscheine ausgegeben werden, deren 5 jeder Zeit gegen 3 Stück Obligationen, à 100 fl. K.-M., umgetauscht werden können;

4. daß die Zinskoupons am 1. Februar und 1. August jeden Jahres verfallen;

5. daß der weitere Bedarf von 2½ Millionen für den Bau der drei Zweigbahnen durch eine Aktien-Emission nach folgenden Bestimmungen herbeigeschafft werde:

a. Auf jede der bereits emittirten 25000 Aktien sind 100 fl. K.-M. binnen 2 Jahren in halbjährigen Terminen, die mit jenen der Zinsbehebung der Aktien zusammenzutreffen hätten, nachzuzahlen, und zwar so, daß die

I.	Rate am	1. August 1845	mit	25 fl.
II.	„ „	1. Februar 1846	„	25 „
III.	„ „	1. August 1846	„	25 „
IV.	„ „	1. Februar 1847	„	25 „

zu erlegen sein wird.

b. Die Einzahlungstermine sind statutengemäß in gehöriger Zeit durch die Wiener Zeitung bekannt zu machen.

c. Die Unterlassung der Einzahlung der ersten oder einer der weiteren Raten zieht im ersten Falle den Verlust des Anspruches auf eine neue ¼ (resp. ⅕) Aktie, und in späteren Fällen sowohl diesen Verlust, als jenen der früher geleisteten neuen Zuzahlungen nach sich.

d. Für diese Zuzahlungen sollen bis zur Ausgabe der neuen Aktien pro rata 4 Prozent Zinsen am 1. Februar und 1. August eines jeden Jahres ausgezahlt werden.

e. Diese Zuzahlungen sind provisorisch auf die alten Aktien abzustempeln, und es ist höchsten Orts das Ansuchen zu stellen: man wolle dem Uebel, — daß die Aktien dieser Unternehmung auf 500 fl. K.-M. lauten und nur 400 fl. K.-M. gelten (wodurch die Unwissenheit gemißbraucht werden kann), — dadurch abhelfen, daß nach vollständig geleisteter Zuzahlung von 100 fl. K.-M. diese Aktien wieder auf die ursprünglich präliminirte Höhe von 500 fl. gestellt werden.

f. Daß die abgegebene Erklärung des Herrn Georg Baron von Sina: die Gelder jeder Zeit zu 5 Prozent vorzuschießen, so wie alle 5prozentigen Partial-Obligationen zu übernehmen, welche von den Aktien-Besitzern von den zu emittirenden Obligationen nicht genommen würden, — dann auch die Zuzahlungen statt jener Aktionäre zu leisten, die mit der ersten oder den folgenden Raten in Rückstand bleiben, endlich in die Rechte und Ansprüche auf die Partial-Obligationen, so wie auf die neuen Aktien an die Stelle der saumseligen Aktionäre zu treten, — angenommen werde.

g. Sonach bleibt jedem Aktionär unbenommen, ob er die Zuzahlungen in dem bestimmten Termine leisten, seine Ansprüche sichern oder aufgeben will.

h. Soll ferner jedem Aktionäre freistehen, die Raten früher oder auf Einmal gegen 4 Prozent Zinsengenuß zu entrichten."

Nachdem in der außerordentlichen General-Versammlung am 30. Juli 1844 der Beschluß gefaßt wurde, sogleich die nöthigen Voreinleitungen zu treffen, um den Bau der oben genannten Bahnen im Frühjahre 1845 beginnen zu können, so versäumte die Direktion nichts, diesem Beschlusse zu entsprechen. Zu diesem Behufe wurde vor Allem ein technisches Komité zur Berathschlagung und Entscheidung über alle, die neuen Bahnbauten betreffenden Gegenstände gebildet, sodann wurden die schon vor 7 Jahren entworfenen Trace-Pläne einer nochmaligen genauen Revision unterzogen, um die seit so langer Zeit im Eisenbahnwesen gemachten Erfahrungen berücksichtigen zu können. Hierdurch ergab sich, daß durch einige vorgenommene Veränderungen in der Richtung und durch die Annahme eines etwas stärkeren Gefälles bei der Bahn-Trace nach Bruck sehr bedeutende Erdarbeiten und Kunstbauten vermieden werden können, wodurch die Einhaltung des Kosten-Anschlages um so gesicherter erscheint.

Auf gleiche Weise wurde bei der Laxenburger Flügelbahn und bei dem Bahntheile der Oedenburger Linie, von Neustadt bis zur ungarischen Grenze bei Katzelsdorf, verfahren, und auch hierbei sind einige wesentliche Ersparungen erzielt worden.

Von den für den Bau der Nebenbahnen bereits bis zum Anfange des Jahres 1845 abgeschlossenen Hauptkontrakten erwähnen wir:

a. die Sicherstellung des nöthigen Rails-Quantums von 55000 Ztr. mit den inländischen Eisenwerken der Herren Rosthorn und Dickmann und der Wolfsberger Eisenwerks-Gesellschaft, zum Preise von 9 fl. 52 kr. pro Zentner, loco Gratz, und 9 fl. 57 kr. loco Bruck a. d. Mur;

b. den Vertrag für die erforderlichen 2000 Ztr. schmiedeeisernen Chairs-Platten mit dem erst genannten Hause, zu 12 fl. 48 kr. pro Zentner, loco Gratz;

c. ein erneuertes Uebereinkommen über die Lieferung des eichenen Bahnholzes zu den früheren Bedingungen, wodurch zugleich ein anhängig gewesener Prozeß im gütlichen Wege beigelegt wurde;

d. die Lieferung der Ziegel zur Vollendung des Wiener Bahnhofes.

Der größte Theil des nöthigen Sandes und der erforderlichen Bruchsteine war noch von früherher vorhanden, und der abgängige Bedarf wurde im Laufe des Winters auf der eigenen Bahn bezogen. Auch die anderen Material-Lieferungen und Bau-Arbeiten wurden sicher gestellt, und stehen die bisher akkordirten Preise unter dem Ueberschlage.

Zu erwähnen wäre noch, daß durch Kontrakt vom 6. August 1844 der Betrieb der Staats-Eisenbahn von Mürzzuschlag nach Gratz von der Wien-Gloggnitz Gesellschaft übernommen ist.

Der Bau der einzelnen Bahnstrecken begann, nachdem diese verschiedenen Vorbereitungen beendet waren, und wurde so thätig betrieben, daß die Bahn nach Laxenburg bereits am 28. September 1845 eröffnet werden konnte. Der Bahnhoftheil der Brucker Bahn in Wien wird im Wesentlichen Ende 1845 vollendet. Auch auf der ungarischen Seite wurde der Bau der Eisenbahnlinie von Katzelsdorf nach Oedenburg (Fortsetzung der Zweigbahn von Neustadt nach Katzelsdorf) rüstig begonnen, und steht gewiß zu erwarten, daß beide Bahnlinien, der Absicht gemäß, zu gleicher Zeit fertig hergestellt werden.

b. Richtung und Länge der Zweigbahnen.

Die Linie von Wien nach Bruck beginnt auf dem mit der Gloggnitz Eisenbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Wien, überschreitet in der Nähe von Maria-Lanzendorf einen schiffbaren Kanal, die von Himberg nach Mannersdorf führende Chaussee und den Schwecha-Bach, erreicht alsdann Himberg, geht nahe bei Ebergassing über den Fischabach, berührt Trautmannsdorf, so wie Sarasdorf, und endet bei Bruck im Thale der Leitha.

Die Länge dieser Bahnlinie beträgt	5 Meilen;	
die der Zweigbahn von Mödling bis Laxenburg .	— „	2400 Klafter;
die der Bahn-Trace von Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Katzelsdorf	— „	2300 „
Sämmtliche Zweigbahnen werden mithin eine Länge von	6 „	700 „
haben.		
Hierzu kommen aber noch für die Verbindungsbahn vom Wiener Bahnhofe bis zum Glacis und dem K. K. Hauptzollamte in Wien . . .	— „	1840 „
Im Ganzen also	6 Meilen	2540 Klafter.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 126 und 178.)

Der Haupt-Rechnungs-Abschluß der Anlagekosten vom Anfange des Baues bis 31. Dezember 1844 stellte sich in den Hauptpositionen wie folgt:

	fl.	kr.
Uebertrag der Baukosten vom Jahre 1843	9,701893	—
Im Jahre 1844.		
An Tracirungs-Konto für die drei Seitenbahnen nach Laxenburg, Bruck a. d. L. und Katzelsdorf	1683	28
„ Aktien-Emanirungs-Konto	150	—
„ Grund-Einlösungs- und Entschädigungs-Konto, ebenfalls für die genannten drei Seitenbahnen	6836	45
„ Unterbau-Konto	14177	54
„ Oberbau-Konto	26606	33
„ Bahn-Befriedigungs-Konto	188	27
„ Gebäude-Konto	16898	28
„ Konto für Eisenbahnwagen zur Verführung der Materialien während des Baues der Zweigbahnen	11	36
„ Konto über Instrumente, Werkzeuge, Geräthschaften und Einrichtungen	4223	7
„ Fahr-**fundus-instructus**-Konto	32336	32
„ Bau-Regie-Konto für die drei Zweigbahnen	3389	52
„ Centralbureau-Regie-Konto für die drei Zweigbahnen	641	2
„ Omnibus-Konto	1000	—
„ 4 Prozent Zinsen während der Bauzeit der drei Zweigbahnen	2785	30
Zusammen	9,812822	20
Hiervon ab:		
Für die von der Maschinenfabrik vergüteten Nutzhölzer	6461	48
Maschinen-Fabriks-Gebäude- und Einrichtungs-Konto.		
Stand mit Ende November 1844 . . . 536646 fl. 57 kr.		
Vorschüsse zum Fabriksbetriebe und Werth der in Arbeit begriffenen und fertigen Maschinen, Wagen ꝛc. bis Ende November 1844 . . . 517923 „ 27 „		
1,054570 fl. 24 kr.		
Hiervon ab:		
Einnahme im Dezember, nach Abrechnung der Betriebs-Vorschüsse . . . 77317 fl. 21 kr.		
	977253	3
An Wien-Gloggnitz Eisenbahn-Aktien-Vorraths-Konto	105534	11
„ diversem Zinsen-Konto für aufgenommene Vorschüsse	18384	49
„ Dividenden- und Aktien-Zinsen-Konto	213813	15
„ Bahn-Betriebs-Inventarium für das Jahr 1845, bestehend in vorräthigen Materialien	147102	36
„ Salz-Vorrath-Konto	17201	49
„ Assekuranz-Konto für Frachten	582	15
„ Staatsbahn-Pacht-Konto für beim Betriebe verrechnete definitive Auslagen	49551	41
„ Kassen-Konti	46549	59
Total-Summe	11,382334	10

oder 7,967634 Thlr.

Bilanz der Einnahme.		fl.	kr.
Per Aktien-Kapital-Konto		9,989800	—
" Tratten-Konto		456606	53
" Unterstützungsfonds-Konto		4891	47
" Kautions-Konto		1974	41
" Simon G. Sina		163523	55
" Betriebsfonds und Einnahmen für die K. K. Staats-Eisenbahn		168222	1
" Gewinn- und Verlust-Konto			
Für die Beförderung von 1,057636 Personen und den Transport von 1,184664 Zentner Frachten, dann für diverse Einnahmen	906352 fl. 54 kr.		
Hiervon ab: Bahnbetriebs-Spesen	403447 " 46 "		
Bleibt Rein-Ertrag des Bahnbetriebes . .	502905 fl. 8 kr.		
Erträgniß der Maschinenfabrik	48313 " 14 "		
Total-Erträgniß im Jahre 1844	551218 fl. 22 kr.		
Uebertrag vom Jahre 1843	46096 " 31 "	597314	53
Total-Summe		11,382334	10

Die Anlagekosten der Zweigbahnen sind, wie folgt, veranschlagt:

Für die Bahnlinie von Wien bis Bruck a. d. Leitha .	3,210000	fl. K.-M.
" " " " Mödling bis Laxenburg . . .	142000	" "
" " " " Neustadt bis Katzelsdorf . . .	252000	" "
" " " vom Bahnhofe zu Wien bis zum Glacis und zum K. K. Hauptzollamte in Wien .	326000	" "
	3,930000	fl. K.-M.

oder 2,751000 Thlr. preuß. Courant.

Zur Deckung dieses Gesammt-Aufwandes sind von der am 29. Januar 1845 gehaltenen General-Versammlung, unter den im geschichtlichen Theile angegebenen Bedingungen, 4,000000 fl. K.-M. genehmigt worden.

Das Anlagekapital der Bahn wird mithin nach Einzahlung sämmtlicher Raten aus 25000 Stamm-Aktien, à 500 fl., im Betrage von 12,500000 fl. K.-M.
und aus einer 5prozentigen Anleihe von . . . 1,500000 " "
im Ganzen also 14,000000 fl. K.-M.
oder 9,800000 Thlr. prß. Cour.
bestehen.

f. Art des Bahnbaues, bedeutende Bauwerke.

Die Bahn hat durch die Frühjahrsnässe viel gelitten, so daß auf einigen Strecken während des ganzen Sommers gearbeitet werden mußte (z. B. an den bedeutenden, quellreichen Einschnitten und Aufträgen bei Hetzendorf). Sehr zur Ehre der Beamten gereicht, daß dessen ungeachtet der Betrieb gar nicht unterbrochen ist; ein Betrieb, welcher Schwierigkeiten darbietet, wie auf keiner andern deutschen Bahn.

Wie schon Seite 143 erwähnt ist, so war der Bahnhof zu Wien gleich für die Anlage einer nach Preßburg über Bruck a. d. Leitha führenden Eisenbahn berechnet und deshalb in der Form eines gleichschenkligen Dreiecks angelegt worden, dessen eine gleiche Seite für den Gloggnitzer, und dessen andere für den Preßburger Bahnhof bestimmt war. Da der Bau der Preß-

burger Eisenbahn in's Stocken gerieth, so wurden die Gebäude damals nur auf dem andern Flügel ausgeführt, jetzt aber, nachdem die nach Bruck gehende Eisenbahn genehmigt ist, sind auch diese Bahnhofsgebäude in Angriff genommen und werden wahrscheinlich noch bis zu Ende des Jahres 1845 beendigt. Sie sind ähnlich denen auf dem Gloggnitzer Flügel, weshalb wir auf die Seite 143 und 144 gelieferte Beschreibung verweisen.

Der Oberbau auf den drei Zweigbahnen nach Bruck, Laxenburg und Katzelsdorf wird nur für ein Geleise, während der Unterbau auf der ersteren und letzteren gleich für zwei Geleise hergestellt wird. Große Bahnbauten kommen nicht vor, indem die bedeutendsten Brücken auf der Brucker Bahn über den schiffbaren Kanal, Schwechabach und Fischabach führen.

g. Betriebs-Einrichtungen und Maschinen.

(Seite 145.)

Nach dem Protokolle der am 29. Januar 1845 abgehaltenen siebenten General-Versammlung der Aktionäre waren Mitglieder der Direktion:

Georg Freiherr von Sina, Präses;
Anton Freiherr von Dohlhoff-Dier;
Karl Freiherr von Puthon;
Ludwig Robert;
Johann Freiherr von Sina;
Simon Freiherr von Sina;
Karl Alois Türk;
Bernhard Wertheim.
Landesfürstlicher Kommissär ist der K. K. n. österr. Regierungs-Rath Friedrich Freiherr von Froon zu Kirchrath.
Ober-Ingenieur, Bau-Direktor und Bureauchef: Mathias Schönerer.

An Lokomotiven waren am Anfange des Jahres 1845 34 vorhanden, von diesen waren 10 von Sharp, Roberts und Komp. in Manchester, 5 von R. Stephenson in New-Castle, 1 von R. Hawthorn in New-Castle, 3 von Norris in Philadelphia und 15 aus der eigenen Maschinenfabrik.

Zu erwähnen wäre hier noch, daß in der am 29. Januar 1845 gehaltenen General-Versammlung der von der Direktion vorgeschlagene Beitrag von jährlichen 3000 fl. K.-M. aus den Mitteln der Unternehmung für den zu kreirenden Pensionsfonds für die Beamten der Bahn einstimmig angenommen und die Direktion ermächtigt wurde, die fernere Ausführung und Einrichtung dieses von der General-Versammlung als zweckmäßig anerkannten Instituts ganz nach ihrem Ermessen und mit den ihr allein überlassenen sämmtlichen Bestimmungen desselben zu bewerkstelligen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(S. 149 und 174.)

A. Bahnbetriebseinnahmen im Jahre 1844.

In den einzelnen Monaten des Jahres waren dieselben wie folgt.	fl.	kr.
Januar	37429	1
Februar	39943	21
März	49126	30
April	60395	12
Mai	84588	22
Juni	113950	18
Juli	112470	38
August	125013	43
September	109600	22
Oktober	66480	58
November	50229	25
Dezember	57125	4
	906352	54

Diese Einnahmen entsprangen aus den einzelnen Betriebszweigen wie folgt:

	fl	kr.	fl.	kr.
1. Für beförderte 1,057636 Personen, à 36,4 kr.	—	—	641285	53
2. „ transportirtes Reisegepäck und Eilgut 26137,50 Ztr., à 34,8 kr., 15150 fl. 58 kr.				
3. „ transportirte ordinäre Frachten (nach Abschlag der Provisionen u. Fuhrlöhne) . . 1,158507,14 „ à 9,9 „ 190644 „ 43 „				
Zusammen 1,184644,64 Ztr., à 10,4 kr.	—	—	205795	41
4. Für beförderte 782 Reisewagen, à 12 fl. 46 kr.	—	—	9977	43
5. „ „ 3549 Hunde, à 21,6 kr.	—	—	1279	49
6. Diverse Einnahmen für Omnibus, Vermiethungen, Grasungen, Salz- und Brennholzhandel ꝛc.	-	—	48013	48
Zusammen	—	—	906352	54
Es entfällt daher:				
1. an täglicher Einnahme für 2890 Personen	1752	9		
„ „ „ „ 3236,73 Zentner Frachten	562	17		
„ „ „ „ Reisewagen und Thiere	30	45		
„ „ diverser Einnahme	131	11		
Zusammen pro Tag	—	—	2476	22
2. Bei Statt gehabten 6418 regelmäßigen Personenfahrten und dabei zurückgelegten 40242 Nutzmeilen:				
für eine Fahrt $6\frac{2}{7}$ Nutzmeilen, 165 Personen, 4,07 Ztr. Eilgut und eine Einnahme von	—	—	104	2
für eine Nutzmeile dagegen	-	—	16	35
3. Bei 1391 regelmäßigen Frachtfahrten und dabei zurückgelegten 13736 Nutzmeilen:				
für eine Fahrt, $9\frac{7}{8}$ Nutzmeilen, 832,86 Ztr. Güter mit einer Einnahme von	—	—	137	3
für eine Nutzmeile dagegen	—	—	13	53
Die größte Frequenz war am 16. Juni und betrug 17017 Personen und	—	—	6679	55
Die geringste Frequenz war am 14. Februar und betrug 686 Personen und	—	—	480	52

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 wurden eingenommen:

im	Januar	42667 fl.	7 kr.
"	Februar	42423 "	16 "
"	März	50696 "	15 "
"	April	61737 "	44 "
"	Mai	81312 "	46 "
"	Juni	111345 "	34 "
"	Juli	128974 "	11 "
"	August	132600 "	54 "
"	Septbr.	121740 "	19 "

Die Bahnbetriebs-Auslagen im Jahre 1844 waren:

	fl.	kr.	fl.	kr.
Regie-Kosten des Ingenieur-Personals.				
a. Besoldungen der Sektions-Ingenieure, Assistenten, Stations-Aufseher, Magazineure, Rechnungsführer u. Diener	10165	44		
b. Löhnungen der Stations- und Bahnwächter	20898	27		
c. Bureau-Spesen	907	53	31972	4
Regie-Kosten der Stationskassen.				
a. Besoldungen der Kassierer, Adjunkten und Kassendiener .	9774	31		
b. Besoldungen der Ober-Kondukteure und Kondukteure bei der Personenbeförderung, sammt Uniformirung 2c. . .	12716	16		
c. Löhnungen der Portiers, Thürsteher und Glockenzieher sammt Uniformirung	3582	35		
d. Löhnungen der Wagenmeister und Handlanger zum Ordnen der Personen-Trains und zur Reinigung der Stationsplätze, sammt Requisiten	7456	47		
e. Löhnungen der Lampisten, Brennöl zur Beleuchtung der Stationsplätze, Heizung der Wartesäle, Reparaturen an Laternen, Lampen 2c.	3892	9		
f. Kassen-Spesen	1182	33		
g. Fahrbillets und Stempelgeräthe	1645	8		
h. Fahrordnungen und Vertheilung derselben	1936	36		
i. Militär und Polizei, sammt Neben-Auslagen auf den Bahnhöfen	1107	48		
k. Erhaltung der Stations-Uhren und Einrichtungen . .	324	56	43619	19
Regie-Kosten der Speditions-Bureaux und Waaren-Magazine.				
a. Besoldungen der Spediteure, Magazineure und Gehülfen beim Reisegepäck- und Frachten-Transport	10700	12		
b. Löhnungen der Packmeister, Packer, Träger, Auf- und Ablader	10428	26		
c. Bureau-Spesen, Kundmachungen, Porti 2c.	2365	3		
d. Transport der Frachten von und zu den Bahnhöfen dann Rampendienst in Wien	1743	4		
e. Provisionen, Mauthspesen, Dekorte 2c.	1431	14		
f. Magazins-Werkzeuge und Deckzeug	522	11		
g. Spesen des Expeditions-Bureau's im Innern der Stadt Wien	857	17	28047	27
Regie-Kosten des Central-Bureau's.				
a. Besoldungen, Diäten und Remunerationen	7146	40		
b. Reise-Auslagen und Fahrgelegenheiten	506	54		
c. Bureau-Spesen	944	38		
d. Kundmachungen, Zeitungen, Insertionen 2c.	429	43		

	fl.	kr.	fl.	kr.
e. Stempel, Taxen, Steuern ꝛc.	3812	18		
f. Kommissionskosten	1079	49	13920	2
Konservation der Bahn, und zwar:				
Unterbau.				
a. Aufseher und Tagelöhner zur Erhaltung des Bahn-Niveau, der Dämme und Abgrabungen sammt Werkzeugen	11918	8		
b. Brücken, Kanäle, Viadukte, Stützmauern, Wasserabzugsgräben, Wegeübergänge	1760	30		
c. Zufahrtstraßen sammt Aufspritzen, Einfriedigungen, Wegschranken, Warnungstafeln, Baumpflanzungen u. Gartenanlagen	2673	7	16351	45
Oberbau.				
d. Reparaturen an Rails und Flachschienen	2081	20		
e. " " gußeisernen Chairs	1089	22		
f. " " Schrauben und Nägeln	4273	27		
g. " " Bahnhölzern	2131	16		
h. " " Ausweichvorrichtungen und Drehscheiben	2707	31		
i. Aufseher, Handwerker und Tagelöhner, dann Erhaltung der Werkzeuge beim Oberbau	6525	22		
k. Tagelöhner zum Reinigen der Bahn von Schnee und Eis, sammt Erhaltung der dazu erforderlichen Requisiten	3317	38	22156	26
Konservation der Gebäude.				
a. Reparaturen bei Stations-Gebäuden und Wächterhäusern, sammt Rauchfangkehren, Säuberungen ꝛc.	5249	30		
b. Erhaltung der Hausbrunnen	168	39		
c. Assekuranz für Gebäude	335	9	5753	18
Lokomotiv-Departement.				
a. Wasserpumpen sammt Zufuhr, Erhaltung der Wasser-Stationsbrunnen, Reservoirs, Leitungen, Heizkessel und Kraniche, Kohlen zur Erwärmung des Wassers und der Lokomotiv-Remisen ꝛc., à 8 kr. pro Lokomotivmeile	9605	59		
b. Brennholz sammt Schneiden, Hacken, Schlichten, Bewachen und Transport bis auf die Tender, und zwar: 3484 Scheiter Klafter 3′ langes hartes, 8877 " " " " weiches, Zusammen 12361 Scheiter Klafter, à 8 fl. 21 kr.	103156	42		
c. Oel, Fett und Talg zum Schmieren der Lokomotive	4542	2		
d. Lohn der Führer, Lehrlinge und Heizer, sammt Quartier-Geldern, Gratifikationen ꝛc. bei den Fahrten	21841	6		
e. Lohn der Werkmeister, Führer, Heizer, Professionisten und Tagelöhner bei der Reparatur u. Reinigung d. Maschinen	27298	25		
f. Anschaffung neuer Maschinentheile, dann Materialien zur Reparatur, als: Schmiedekohlen, Eisen, Kupfer, Messing, Blei, Minium, Hanf, Werg ꝛc., sammt Erhaltung der Werkzeuge ꝛc.	28588	26		
g. Diverse Ausgaben und Kanzlei-Spesen	1920	39	196953	19
Wagen-Departement, und zwar:				
Personenwagen.				
a. Schmiere, sammt Schmierer und Werkzeuge, à 3,3 kr. pro Nutzmeile	2126	47		
b. Anschaffung neuer Personenwagen-Bestandtheile, dann				

	fl.	kr.	fl.	kr.
Materialien zur Reparatur, sammt Unterhaltung der Werkzeuge ꝛc. . . . . 16210 fl. 50 kr.				
c. Lohn der Werkmeister, Professionisten und Handlanger bei der Reparatur und Reinigung . . . . 7794 „ 37 „				
pro Nutzmeile 35,8 kr., zusammen	24005	27	26132	14
Frachtwagen.				
d. Schmiere, sammt Schmierer und Werkzeuge, à 9,7 kr. pro Nutzmeile	2228	50		
e. Anschaffung neuer Frachtwagen-Bestandtheile, dann Materialien zur Reparatur, sammt Unterhaltung der Werkzeuge . . . . 10179 fl. 26 kr.				
f. Lohn der Werkmeister, Professionisten und Handlanger bei der Reparatur und Reinigung . . . . 3577 „ 44 „				
pro Nutzmeile 1 fl. $\frac{1}{10}$ kr., zusammen	13757	10	15986	—
Signalement.				
a. Reparaturen bei Signal-Vorrichtungen und Signal-Laternen für Wächter, Kondukteure ꝛc.	1209	50		
b. Brennöl und Fackeln hierzu	1346	2	2555	52
Total-Summe der Betriebs-Auslagen	—	—	403447	46
Die Betriebs-Einnahmen waren dagegen	—	—	906352	54
Bleibt Rein-Ertrag des Bahnbetriebes	—	—	502905	8

Die Betriebs-Auslagen erforderten daher nur 44,5 Prozent der Einnahmen, ein Resultat, das gegen das Jahr 1843 um 3,6 Prozent, gegen das zweite Semester des Jahres 1842 um 5½ Prozent, endlich gegen das erste Betriebsjahr 18$\frac{41}{42}$ um 8½ Prozent vortheilhafter sich herausstellt, und woraus eine stete Abnahme der Betriebs-Ausgaben ersichtlich ist.

Zu dem Rein-Ertrage des Bahnbetriebes . . . . 502905 fl. 8 kr.
traten hinzu:
Erträgniß der Maschinenfabrik . . . . 48313 „ 14 „
Uebertrag vom Jahre 1843 . . . . 46096 „ 31 „
Zusammen 597314 fl. 53 kr.
welche Summe sich wie folgt vertheilte:
Dividende im 1. Semester 1844, à 8 fl. per Aktie . . . 200000 fl. — kr.
„ „ 2. „ 1844, à 13 fl. „ „ . . . 325000 „ — „
Diverse Zinsen . . . . 18384 „ 49 „
Vortrag in das Jahr 1845 . . . . 53930 „ 4 „
597314 „ 53 „

Aus den vorstehenden Daten ergiebt sich, daß die sämmtlichen Administrations-Auslagen im Jahre 1844 eine Summe von 117558 fl. 52 kr.
also um 18367 „ 26 „ weniger als im Jahre 1843 umfassen, daher die Regiespesen um 13½ Prozent vermindert worden sind.

Die Konservationskosten des Unter- und Oberbaues der Bahn betrugen
im Jahre 1844 . . . . 38508 fl. 11 kr.
„ „ 1843 dagegen . . . . 32691 „ 1 „
also im vorigen Jahre mehr um . . . . 5817 fl. 10 kr.

was besonders in den bedeutenderen Kosten der Schneewegräumung, dann in der nothwendig gewesenen Auswechselung schadhafter Hölzer und gebrochener gußeiserner Chairs seinen Grund hatte. Um auch die letzteren Auslagen für die Folge zu beseitigen, wurde für zweckmäßig erachtet, bei den späteren Bauten blos schmiedeeiserne Chairsplatten in Anwendung zu bringen.

Railsbruche haben wieder nur sehr wenige Statt gefunden und es ist also bei der so außerordentlich starken Benutzung der Gloggnitzer Bahn durch die Erfahrung von mehr als drei Jahren der vollständigste Beweis über die solide Form der Rails hergestellt worden, weshalb dieselbe Gattung auch für die Seitenbahnen beibehalten wurde.

Die Konservation der Gebäude erheischte

im Jahre 1843 eine Summe von	7897 fl.	33 kr.
" " 1844 dagegen	5753 "	18 "
also im vorigen Jahre weniger um	2144 fl.	15 kr.

Die Auslagen für das Lokomotiv- und Wagen-Departement betrugen

im Jahre 1843 zusammen	234028 fl.	14 kr.
dagegen im Jahre 1844 .	239071 "	33 "
also mehr um	5043 fl.	19 kr.

Wenn einzelne Hauptposten dieser Rechnungs-Abtheilung durchgegangen werden, so findet sich, daß bezüglich des Brennstoffs im Jahre 1843 für zurückgelegte 71996 Lokomotivmeilen 14822 Scheiterklafter drei Fuß langes, gemischtes Holz verwendet, und dafür pro Klafter 7 fl. 54 kr., oder zusammen 117025 fl. 11 kr. ausgegeben worden sind. Im vorigen Jahre erscheint dagegen, daß 71831 zurückgelegte Lokomotivmeilen 12361 Scheiterklafter drei Schuh langes, gemischtes Brennholz im Betrage von 8 fl. 21 kr. pro Klafter oder zusammen 103156 fl. 42 kr. konsumirt haben.

Die Ersparung beträgt also die namhafte Quantität von 2461 Scheiterklafter, oder 16,6 Prozent des im Jahre 1843 verwendeten Brennholzes. Im Geldwerthe macht dies die Summe von 13868 fl. 29 kr., und der Betrag würde noch höher erscheinen, wenn nicht der Holzpreis gleichzeitig um 27 kr. pro Klafter gestiegen wäre.

Dieses sehr erfreuliche Resultat ist den verschiedenen eingeführten Verbesserungen in der Konstruktion der Lokomotive und dem Umstande zuzuschreiben, daß jenen Lokomotiv-Führern, welche durch ihre Aufmerksamkeit am meisten zur Verminderung der Brennstoff-Konsumtion beigetragen haben, angemessene Remunerationen verabfolgt wurden. Im Jahre 1845 wird dasselbe System noch in ausgedehntere Anwendung gebracht, und wenn einmal die ununterbrochene Eisenbahnverbindung über den Semmering hergestellt sein wird, dann wird es wahrscheinlich möglich werden, auch in Betreff der Steinkohlenfeuerung bei dem Bahnbetriebe Einrichtungen zu treffen, und die zur Lokomotivheizung tauglichen steiermärkischen Kohlen zu beziehen, deren Transport ein mehrmaliges Umladen nicht verträgt, dagegen auf der Achse viel zu kostspielig ist.

Die Reparaturen der Lokomotive haben sich im Jahre 1844 um 13138 fl. 50 kr., und jene der Eisenbahnwagen um 11780 fl. 33 kr. höher gestellt als

im früheren Jahre, weil gerade die Periode der Haupt-Reparaturen eingetreten war und eine Auswechselung von 377 Rädern und 107 Achsen Statt finden mußte.

Die Kosten des Oeles und der Schmiere für die Lokomotive und Wagen betrugen im Jahre 1843 . . . 11689 fl. 22 kr.
im Jahre 1844 dagegen blos . . 8897 „ 39 „
daher um 2791 fl. 43 kr.
oder 24 Prozent weniger, und es steht durch successive Einführung eines neuen Metalles für die Achsenlager eine weitere Kostenabnahme zu erwarten.

Das Verwaltungsjahr der Maschinenfabrik umfaßte den Zeitraum vom 1. Dezember 1843 bis Ende November 1844, in welchem folgende Brutto-Einnahmen vorkamen:

1.	Vom eigenen Bahnbetriebe für erzeugte Wagengestelle diverser Art, dann für an dem sämmtlichen Fahr-fundus-instructus vollzogene Verbesserungen und Reparaturen	81517 fl. 34 kr.
2.	Für der Staatsverwaltung gelieferte 6 Lokomotive sammt Tender und 53 Eisenbahnwagen verschiedener Gattung	344344 „ 40 „
3.	Für andere Parteien gelieferte Maschinen und Bestandtheile	52375 „ 3 „
	Zusammen	478237 fl. 17 kr.
	Als Rein-Erträgniß ergab sich . . . . wobei jedoch die 4 prozentigen Zinsen für das Anlage- und Betriebs-Kapital einbegriffen sind.	48313 „ 14 „
	Die Kosten der Fabriksgebäude und Einrichtungen betrugen zu Ende November 1843 eine Summe von	512836 fl. 57 kr.
	und wurden durch die Anschaffung mehrerer neuen Arbeitsmaschinen um	23810 „ — „
	vermehrt, also umfaßte das Anlagskapital der Fabrik Ende November 1844	536646 fl. 57 kr.
	Das Betriebskapital bestand in vorräthigen Materialien und in Arbeit befindlichen Erzeugnissen verschiedener Art größtentheils für die Staats-Eisenbahnen und betrug ultimo November 1844	517923 „ 27 „
	wonach sich der ganze Betriebsfonds der Maschinen-Fabrik Ende November 1844 auf	1,054570 fl. 24 kr.
	stellte, welche Summe auch in der Haupt-Bilanz der Unternehmung ersichtlich erscheint.	

Die Kosten der Lokomotiv-Kraft stellten sich wie folgt:

Laufende Nummer	Namen der Lokomotive	Erzeuger	Cylinder-Durchmesser in englischen Zollen	Zurückgelegte Meilen	Verbrauch an Holz in Klaftern und im Geldwerthe. Im Ganzen: Gemisch. schnittg. Holz (Klafter)	Im Ganzen: Geldbetrag (fl.)	(kr.)	Für eine Meile: Gemisch. schnittg. Holz (Klafter)	Für eine Meile: Geldbetrag (fl.)	(kr.)	Verbrauch an Oel, Fett und Schmiere im Geldwerthe. Im Ganzen (fl.)	(kr.)	Für 1 Ml. (kr.)	Kosten d. Führer u. Heizer bei den Rädern. Im Ganzen (fl.)	(kr.)	Für eine Meile (kr.)	Reparaturkosten. Im Ganzen (fl.)	(kr.)	Für eine Meile (fl.)	(kr.)	Totalkosten für Brennholz, Oel, Schmiere, Führer, Heizer und Reparaturen. Im Ganzen (fl.)	(kr.)	Für eine Meile (fl.)	(kr.)
1	Neunkirchen.	Sharp, Roberts und Comp. in Manchester.	14	3404	644	5374	24	0,189	1	34,7	213	33	3,7	1318	6	23,2	1886	54	—	33,3	8792	57	2	34,9
2	Höllenthal.		14	3027	588	4907	4	0,194	1	37,3	190	21	3,7	985	4	19,5	1905	34	—	37,8	7988	3	2	38,3
3	Semmering.		14	4160	669	5583	2	0,161	1	20,5	227	45	3,3	1108	41	15,9	2078	29	—	30,0	8997	57	2	9,7
4	Schneeberg.		14	3346	568	4740	9	0,169	1	25,0	204	34	3,6	1123	40	20,1	1860	13	—	33,4	7928	36	2	22,1
5	Oedenburg.		14	3304	577	4815	16	0,174	1	27,4	186	43	3,4	1136	54	20,6	1552	57	—	28,2	7691	50	2	19,8
6	Klamm.		14	4425	649	5416	7	0,146	1	13,4	213	17	2,9	939	4	12,7	2258	35	—	30,6	8827	3	1	59,6
7	Neustadt.		13	1690	305	2545	19	0,180	1	30,3	116	18	4,2	483	56	17,2	2216	42	1	18,7	5362	15	3	10,4
8	Preßburg.		13	2106	394	3288	4	0,187	1	33,7	127	37	3,9	608	50	17,3	2782	26	1	19,3	6806	57	3	13,9
9	Brühl.		12	1794	330	2753	58	0,184	1	32,1	127	23	4,3	623	32	20,8	2677	17	1	29,5	6182	10	3	26,7
10	Vöslau.		12	1913	375	3129	30	0,196	1	38,2	156	32	4,9	521	5	16,3	3822	58	1	59,9	7630	5	3	59,2
11	Raubenstein.		12	3478	655	5466	12	0,188	1	34,3	245	46	4,2	876	47	15,1	2102	43	—	36,2	8691	28	2	29,6
12	Guttenstein.	R. Stephenson in New-Castle.	12	2362	444	3705	20	0,188	1	34,1	169	2	4,3	708	31	18,0	1718	27	—	43,1	6301	20	2	40,1
13	Reichenau.		12	3184	517	4314	32	0,162	1	21,3	236	28	4,3	833	8	15,7	2095	24	—	39,4	7479	32	2	20,8
14	Raab.		12	2419	468	3905	37	0,193	1	36,8	155	34	3,9	660	43	16,4	1615	8	—	40,1	6337	2	2	37,2
15	Gloggnitz.		10,5	1822	349	2912	31	0,191	1	35,9	121	37	4,0	631	42	20,8	1647	42	—	54,2	5313	32	2	54,9
16	Mödling.	R. Hawthorn in New-Castle.	10,9	217	58	484	1	0,267	2	13,8	12	47	3,7	142	8	39,2	1183	—	5	27,1	1821	56	8	23,7
17	Weilburg.		12,3	2219	449	3747	3	0,202	1	41,3	139	46	3,8	700	41	18,9	2116	25	—	57,2	6703	55	3	1,2
18	Brandhof.		12,1	2630	542	4523	10	0,206	1	42,4	161	6	3,6	681	2	15,6	2463	50	—	55,8	7829	8	2	57,3
19	Brunn.	Landesbefugte Maschinen-Fabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.	13	1839	382	3187	55	0,207	1	44,0	114	2	3,7	431	21	14,1	2220	41	1	12,4	5953	59	3	14,2
20	Schottwien.		13	1397	256	2136	25	0,183	1	31,8	104	59	4,5	446	9	19,1	2480	30	1	46,5	5168	3	3	41,0
21	Liesing.		11,5	1963	337	2812	22	0,172	1	26,1	155	9	4,7	722	38	22,0	1846	29	—	56,4	5536	38	2	49,2
22	Wien.		10,0	2653	311	2595	24	0,117	—	58,7	125	8	2,8	759	32	17,3	1028	39	—	23,2	4508	43	1	41,3
23	Hietzing.		10,4	1865	336	2804	2	0,180	1	30,2	119	53	3,8	694	31	22,3	1538	18	—	49,5	5156	44	2	45,8
24	Schönbrunn.		10,7	1174	165	1376	59	0,141	1	10,3	62	28	3,1	367	30	18,7	1976	15	1	41,0	3783	12	3	13,3
25	Liechtenstein.		10,6	2255	284	2370	5	0,126	1	3,	104	9	2,4	840	34	22,3	1139	43	—	30,3	4454	31	1	58,2
26	Altmannsdorf.		10,5	2044	240	2002	53	0,117	—	58,8	87	6	2,5	700	53	20,6	729	11	—	21,4	3520	3	1	43,2
27	Belvedere.		10,7	1721	205	1710	48	0,119	—	59,6	89	59	3,1	510	43	17,8	1586	5	—	55,3	3897	35	2	15,8
28	Baden.	W. Norris in Philadelphia.	11,5	2490	370	3087	47	0,149	1	14,4	125	30	3,0	890	57	21,4	1893	46	—	45,6	5998	—	2	24,5
29	Philadelphia.		10,3	1595	281	2345	3	0,176	1	28,2	86	14	3,2	525	52	19,8	1621	37	1	1,0	4578	46	2	52,5
30	Larenburg.		9	25	4	33	22	0,160	1	20,1	4	37	11,0	9	9	22,0	223	6	8	55,4	270	14	10	48,5
31	Thalhof.	Landesbefugte Maschinen-Fabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenb.	12,4	1786	313	2612	5	0,175	1	27,7	175	24	5,9	500	13	16,8	900	19	—	30,2	4188	1	2	20,6
32	Gumpoldskirch.		12,0	679	137	1143	19	0,202	1	41,1	60	16	5,1	169	20	14,9	291	51	—	25,8	1664	46	2	27,1
33	Kaiserbrunnen.		15,15	728	139	1160	—	0,191	1	35,8	108	12	8,9	167	30	13,8	274	33	—	22,6	1710	15	2	20,9
34	Ablitzgraben.		15,15	97	20	166	54	0,206	1	43,9	12	47	7,9	20	40	12,7	71	43	—	44,4	272	4	2	48,2
	Zusammen			71831	12361	103156	42	0,172	1	26,1	4542	2	3,8	24841	6	18,3	57807	36	—	48,2	187347	20	2	36,4

i. Fahr-Ordnung, Tarif.

(Seite 164.)

Am 28. September 1845 wurde die Zweigbahn nach Laxenburg eröffnet und sind seit dieser Zeit die Fahrten auf derselben mit denen auf der Wien-Gloggnitz Eisenbahn in Verbindung gebracht worden.

Die Fahrpreise in Konventionsmünze sind:

Von Wien nach Laxenburg oder zurück	I. Klasse	50	kr.
	II. „	37	„
	III. „	25	„
Von Mödling nach Laxenburg oder zurück	I. „	12	„
	II. „	9	„
	III. „	6	„

Nur zwischen den Stationen Wien und Laxenburg werden direkte Fahrkarten ausgegeben, bei den andern Stationen sind zwei Karten, nämlich eine bis Mödling und die andere von da bis Laxenburg zu lösen.

Die Verbindung mit der südlichen Staatsbahn von Mürzzuschlag ab über den Semmering wird vorläufig noch mittelst Personenwagen u. s. w. besorgt, jedoch liegt es in der Absicht der Regierung, diese Strecke mittelst einer Lokomotivbahn zu befahren.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 000.)

Als Verzinsung der 25000 Stück Stamm-Aktien ergab sich für das Jahr 1844 eine Dividende von 5¼ Prozent.

l. Personen-Frequenz.

(Seite 000.)

Der Personen-Verkehr war in den einzelnen Monaten wie folgt:

Monate.	Anzahl der Koupé's.	Anzahl der Personen.				Total-Summe.	Einnahme.	
		Stehwagen.	I.	II.	III.		fl.	kr.
Januar . . .	1	652	1068	7168	20998	29886	22116	8
Februar . . .	2	597	787	6891	22305	30580	21809	3
März	3	866	1367	8958	28884	40075	28785	5
April	3	1369	1989	13725	40680	57763	37667	50
Mai	16	1443	6329	27469	68548	103789	62263	45
Juni	23	1054	10044	48191	119832	179121	95526	45
Juli	15	977	10307	44358	101625	157267	90001	54
August	17	982	10037	45957	114115	171091	99715	32
September . .	17	1432	8141	35575	96437	141585	82544	43
Oktober . . .	8	1412	3351	15156	51437	71356	44793	6
November . .	2	1483	1388	8554	31053	42478	31156	10
Dezember . .	—	1113	1073	8123	22336	32645	24905	52
Zusammen	107	13380	55881	270125	718256	1,057636	641285	53

Auf die einzelnen Stationen vertheilte sich derselbe folgendermaßen:

Stationen.	Anzahl der Koupe's.	Anzahl der Personen nach den verschiedenen Wagenklassen.				Zusammen.
		Stehwagen.	I.	II.	III.	
Wien und Matzleinsdorf . . .	62	5796	23197	106635	243086	378714
Meidling	—	1447	859	7771	63123	73200
Hetzendorf	—	—	535	2535	7197	10267
Atzgersdorf	—	—	291	3403	5420	9114
Liesing	—	27	1493	14733	42475	58728
Perchtoldsdorf . . .	—	—	65	2147	5973	8185
Brunn	—	—	2618	9673	35097	47388
Mödling	—	796	4019	27412	65045	97272
Guntramsdorf . . .	—	—	103	1030	3637	4770
Gumpoldskirchen . .	—	64	224	3293	14847	18428
Pfaffstätten	—	—	5	132	1736	1873
Baden	45	1371	13230	52969	101316	168886
Vöslau	—	—	1155	5185	12081	18421
Kottingbrunn . . .	—	—	198	366	1431	1995
Leobersdorf	—	—	796	3674	13986	18456
Solenau	—	—	48	376	2095	2519
Felixdorf	—	—	316	1952	6988	9256
Theresienfeld . . .	—	—	46	907	2770	3723
Neustadt	—	3879	2176	16037	53707	75799
St. Egiden	—	—	113	470	952	1535
Neunkirchen	—	—	410	1654	11962	14026
Ternitz	—	—	66	238	1199	1503
Pottschach	—	—	3	87	582	672
Gloggnitz	—	—	3915	7446	21545	32906
Zusammen	107	13380	55881	270125	718250	1,057636

Für diese beförderten 1,057636 Personen wurden 641285 fl. 53 kr. eingenommen. Gegen das Jahr 1843 stellte sich, in Folge der ungünstigen Witterung des Sommers 1844, ein Ausfall von 121609 Personen heraus. Dagegen ergab sich ein erhöhtes Erträgniß von 20437 fl. 3 kr.; dies letztere günstige Resultat wurde hauptsächlich durch die bereits früher vorgenommene Regulirung der Fahrpreise erzielt.

Seit der im Sommer 1841 erfolgten theilweisen Eröffnung der Bahn sind bis Ende Dezember 1844 im Ganzen 4,220264 Personen darauf befördert worden.

Im Jahre 1845 benutzten die Bahn:

				Einnahme:			
im	Januar	32683	Personen	23999	fl.	35	kr.
„	Februar	28631	„	21770	„	50	„
„	März	37747	„	28838	„	14	„
„	April	54190	„	36580	„	12	„
„	Mai	84580	„	54151	„	16	„
„	Juni	146829	„	84558	„	41	„
„	Juli	163952	„	98702	„	38	„
	August	172600	„	103822	„	46	„
„	Septbr.	138955	„	86865	„	15	„

m. Güter-Frequenz.

(Seite 172.)

Die Transporte auf der Bahn umfaßten im Jahre 1844

26137,5	Zentner Reisegepäck und Eilgüter, à 34,8 kr., mit einer Gesammt-Einnahme von	15150	fl.	58 kr.
1,158507,14	Zentner ordinäre Frachten, à 9,9 kr. mit . . .	190644	„	43 „
	782 Equipagen, à 12 fl. 46 kr.	9977	„	43 „
	3549 Hunde, à 21,6 kr.	1279	„	49 „
Zusammen	1,184644,64 Zentner . . . . und	217053	fl.	13 kr.

während im Jahre 1843 bei diesem Geschäftszweige nach Abrechnung der Provisionen und Fuhrlöhne blos . 188043 fl. 8 kr. eingegangen sind.

Die angeführten 1,184644,64 Zentner und die Einnahme dafür vertheilten sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

			Einnahme.			
Januar	94071,85	Zentner	14395	fl.	31	kr.
Februar	96498,28	„	14854	„	24	„
März	102170,60	„	19534	„	58	„
April	96525,88	„	18878	„	1	„
Mai	99371,68	„	19462	„	16	„
Juni	94020,59	„	17934	„	42	„
Juli	98902,79	„	18240	„	48	„
August	98079,09	„	18451	„	53	„
September	96473,94	„	19096	„	39	„
Oktober	98052,01	„	17737	„	36	„
November	99572,84	„	16645	„	11	„
Dezember	110905,43	„	21820	„	54	„
	1,184644,64	Zentner	217053	fl.	13	kr.

Der Güterverkehr der Unternehmung hat sich noch nicht in solchem Verhältnisse entwickelt, wie es die Lebhaftigkeit auf der Triester und italienischen Straße zulässig macht. Es ist indessen mit Zuversicht zu erwarten, daß die Steigerung successive fortschreiten werde, je näher die K. K. Staats-Eisenbahn dem adriatischen Meere kommt, und die rasch gedeihende Ausdehnung derselben wird gewiß schon im Jahre 1845 wesentlich zum Aufschwunge des Frachtentransportes beitragen.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn transportirt:

im	Januar	111592	Zentner	90	Pfund	18281	fl.	39	kr.
„	Februar	103790	„	58	„	18502	„	35	„
„	März	118307	„	16	„	20956	„	12	„
„	April	98073	„	57	„	20484	„	46	„
„	Mai	132381	„	55	„	24367	„	13	„
„	Juni	126244	„	62	„	23373	„	24	„
„	Juli	124516	„	90	„	27054	„	50	„
„	August	144634	„	19	„	27523	„	29	„
„	Septbr.	154924	„	59	„	28459	„	33	„

3. Budweis-Linz-Gmundener-Eisenbahn.

(Seite 183.)

e. Anlage und Einrichtungskosten.

(Seite 189.)

In Betreff der Tilgung der mit dem 1. Januar 1846 verfallenden Anleihe im Betrage von 650000 fl. wurde in der am 18. Februar 1845 gehaltenen General-Versammlung von der Direktion nachstehender Vorschlag gemacht.

Die 650000 fl. konnten, laut Protokoll vom 20. Januar 1834 und 8. Februar 1836, als das nöthige Baukapital für die Linz-Gmundener-Eisenbahn, nur durch eine Anleihe in einer Epoche herbeigeschafft werden, in welcher diese Summe durch Ausgabe neuer Aktien entweder gar nicht oder nur auf eine die ursprünglichen Aktien sehr benachtheiligende Weise aufzubringen gewesen wäre. — Nach Inhalt der Haupt-Schuldverschreibung war die K. K. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft verbunden: bei Ablauf der ersten zehn Jahre nach ihrer Wahl dieses Kapital entweder sogleich, oder gegen fortlaufende 5prozentige Verzinsung binnen weiteren 20 Jahren in jährlichen Raten von nicht weniger als 25000 fl. und nicht mehr als 40000 fl., mittelst Verloosung einer zu bestimmenden Anzahl Obligationen, oder mittelst denselben gleichkommenden Annuitäten, zurück zu zahlen. Da durch die Prolongation dieser Anleihe unter den obigen Modalitäten, selbst wenn sie zu einem geringeren Zinsfuße begeben werden könnten, durch die dafür vorzugsweise zu entrichtenden Interessen und jährlichen Kapitals-Rückzahlungen, die Dividende der Aktien für viele Jahre empfindlich geschmälert würde, so glaubte sich die Direktion entschieden gegen die Verlängerung der Anleihe um so mehr aussprechen zu müssen, als nach ihrem Dafürhalten sich das ganze Unternehmen in einer so wohlgeordneten Verfassung befand, daß es zur Hoffnung auf baldige, noch bessere Erträgnisse berechtigte, und es nach ihrem Ermessen gerade jetzt an der Zeit war, das Aktienvermögen zum größten Theile von jenen Lasten zu befreien, welche ihm bisher durch die den beiden Anleihen vom Jahre 1829 und 1836 eingeräumten Prioritätsrechte an Zinsen und jährlichen Zurückzahlungen auferlegt waren.

Die Direktion erachtete daher in Berücksichtigung der gegenwärtigen Geldverhältnisse, des allgemeinen billigeren Zinsfußes und des befriedigenden Zustandes der Unternehmung, die am 1. Januar 1846 fällig werdende, auf dem sämmtlichen Gesellschaftsvermögen haftende Schuld von 650000 fl. in ein Aktien-Kapital umzuwandeln; um aber die dadurch erwachsenden Vortheile nicht etwa durch Ausgabe neuer Aktien zu vermindern oder in fremde Hände übergehen zu lassen, sondern den bestehenden Aktien ganz allein zu sichern, schlug die Direktion vor:

„1. Es sollen auf jede der 15000 Stück Linz-Gmunden-Budweis Eisenbahn-Aktien 50 fl., mithin zusammen 750000 fl. Kapital einbezahlt werden.

2. Davon soll mit

650000 fl. — kr.	die am 1. Januar 1846 verfallende Anleihe vom Jahre 1836 zurückgelöst, mit andern
5000 = — =	die letzte, ebenfalls am 1. Januar 1846 fällige Rate des Anlehens vom Jahre 1842 getilgt, weitere
19762 = 12 =	zur Ausgleichung der von den Jahren 1842 und 1843 herrührenden, noch schwebenden Bauschuld verwendet, und endlich zur Herstellung von mehreren neuen Personen= und Transportwagen, wie auch für eine angemessene unentbehrliche Vermehrung des **fundus instructus** bis zum Betrage von beiläufigen
15000 = — =	entnommen werden.

Auf diese Weise würden alle auf dem Unternehmen haftenden Lasten, mit Ausnahme des Restes der Anleihe vom Jahre 1829 ausgeglichen sein.

3. Aus den sohin von den 750000 fl. K.=M. erübrigten circa 60000 fl. soll, dem Sinne des §. 16. der Statuten gemäß, ein Reservefonds gebildet und fruchtbringend erhalten werden, von dessen Erträgnissen allfällige Neubauten und ungewöhnliche Ausgaben bestritten werden könnten, ohne daß dafür die Aktien=Dividende in Anspruch genommen werden dürfte.

4. Die Zuzahlung der 50 fl. pro Aktie betreffend, erlauben wir uns, Ihnen folgende, von mehreren der **P. T.** Herren Aktionäre angeregte und für die Sicherstellung dieser Maaßregel ohne Zweifel ersprießlichere Abänderung des Programs vorzuschlagen. Es soll nämlich:
   a. die Zuzahlung der 50 fl. pro Aktie anstatt auf einmal, in zwei Raten zu 25 fl., und zwar die erste bis längstens den 31. März d. J., und die zweite bis 1. September d. J. an der Kasse der Unternehmung geleistet werden.
   b. Bei nicht erfolgter Einzahlung der ersten Rate bis 31. März Abends 6 Uhr wird keine nachträgliche Einzahlung mehr angenommen, und bei nicht pünktlicher Zahlung der zweiten Rate verfällt die geleistete erste zu Gunsten der gesellschaftlichen Kasse.
   c. Die 5prozentige Verzinsung für die Einzahlung vom 31. März, wie auch jener vom 1. September, wird mit der Dividende für das Jahr 1845 am 1. März 1846 vergütet werden.
   d. Zur Erleichterung der Herren Aktionäre wird die zweite Rate mit 25 fl. pro 1. September auch früher angenommen und für eine jede solche vor dem 15. August erfolgte Einzahlung die 5 Prozent Zinsen vom Erlagstage bis zum 1. September vergütet.

5. Durch die erfolgte Zuzahlung der 50 fl. wird für die Zukunft der Nennbetrag der Aktien auf 250 fl. erhöht, und es sollen dieselben mit halbjährigen 3prozentigen Zins=Koupons versehen werden, von denen der erste, vom Jahre 1846 angefangen, am 1. September eines jeden Jahres mit 3 fl. 45 kr., der zweite am darauf folgenden 1. März

verfallen, mit welchen nebst den 3 fl. 45 kr. unter Einem noch die von der inzwischen abgehaltenen General-Versammlung bestimmte Super-Dividende ausbezahlt wird. Im wechselseitigen Verkehre dürfte der Kours der Budweiser Aktien, gleich den übrigen ähnlichen Papieren, in Zukunft zweckmäßiger nach Prozenten bestimmt werden.

6. Jene Aktionäre, welche entweder die erste Rate von 25 fl. pro Aktie am 31. März 1845, oder die zweite von 25 fl. am 1. September, bis Abends 6 Uhr an diesen Tagen nicht einbezahlt haben, werden des Rechtes, diese Einzahlungen nachträglich zu leisten, verlustig; dagegen soll die Direktion ermächtigt werden, den durch die etwa unterbliebenen Aufzahlungen der 50 fl. fehlenden Betrag an den 750000 fl. durch Emission neuer Aktien, à 250 fl., bestmöglichst zu ersetzen, jedoch so, daß eine neue Aktie nur aus fünf unterbliebenen Zahlungen gebildet, mithin die vorgeschlagene Vermehrung des Aktien-Kapitals um 750000 fl. in seinem Nennbetrage nicht überschritten werden kann.

7. Diejenigen Aktien, welche der Zuzahlung der 50 fl. ermangeln und daher in ihrem bisherigen Nennbetrage von 200 fl. verbleiben, haben ebenfalls vom 1. September 1846 angefangen, die halbjährigen Zinsen, à 3 Prozent mit 3 fl. pro Stück, und am darauf folgenden 1. März andere 3 fl., nebst der auf sie entfallenden Super-Dividende zu beziehen; diese Super-Dividende wird für dieselben aber nur ⅘ der für die vollständigen Aktien, à 250 fl., bemessenen Dividende betragen. Um aber im Verkehr der Aktien mit zweierlei Koupons nicht Veranlassung zu Irrungen zu geben, werden den Aktien à 200 fl. keine Koupons ertheilt, sondern es sollen deren Zinsen und Dividenden nur gegen gestempelte Quittung bei der Direktions-Kasse erhoben werden können."

Dieser Antrag der Direktion wurde von sämmtlichen anwesenden Aktionären angenommen, zugleich erklärte sich der K. K. priv. Großhändler, Peter Murmann, bereit, die durch die Unterlassung der ersten für den 31. März, und der zweiten für den 1. September 1845 festgesetzten Einzahlung disponibel bleibenden ⅕ Aktien-Antheile, à 50 fl., in 250 fl. Aktien umgewandelt, zum Kourse von 90 Prozent, d. i. à 225 fl. pro Stück, zu übernehmen.

Es wird demnach vom 1. Januar 1846 angefangen, durch die Zuzahlung der 50 fl. pro Aktie das sämmtliche Vermögen der K. K. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft, Eigenthum der Aktionäre werden, und dasselbe nur mit dem Reste des Anlehens vom Jahre 1829, d. i. mit der Summe von 220000 fl., belastet bleiben, welche Schuld vertragsmäßig nur mittelst einer jährlichen Ratenzahlung von 12000 fl. getilgt werden kann.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Mittel. (S. 191.)

Nach dem Protokolle der am 18. Februar 1845 abgehaltenen General-Versammlung bestand die Direktion aus folgenden Mitgliedern:

J. C. Popp von Böhmstetten, Präses;
Leopold Edler von Würth;
C. A. Reyer.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.

Im Jahre 1844 waren die einzelnen Einnahmen wie folgt:

Transportirt wurden				Gegenstände.	Einnahmen					
auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn			auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
283663	—	294705	—	Fässersalz	136785	30	64470	28	201255	58
26000	—	277848	70	Stöckelsalz	11200	—	72415	32	83615	32
5181	—	6731	—	Fabriksalz	2417	48	1466	43	3884	31
—	—	322	—	Küffelsalz	—	—	80	30	80	30
420	—	3340	—	Steinsalz	210	—	835	—	1045	—
231401	82	160658	32	Verschiedene Güter . . .	89597	58	22342	44	111940	42
58515	56	100504	5	Getreide	10941	38	9905	30	20847	8
48124	68	40644	—	Stein- und Braunkohlen .	9600	19	4628	12	14228	31
5341	50	—	—	Torf-Transport	387	54	—	—	387	54
1393	80	—	—	Bauholz	232	18	—	—	232	18
9288	25	—	—	Ladenwerk und Schnittholz	1555	21	—	—	1555	21
669329	61	884753	7							
88	—	—	—	Lad-Fische	88	—	—	—	88	—
143	—	—	—	Fuhren Bauholz	437	30	—	—	437	30
224	—	—	—	〃 Bruchsteine . . .	131	—	—	—	131	—
2502	—	3556	½	Scheiterklafter Brennholz .	1887	2	1422	36	3309	33
15158	—	133977	—	Personen	18099	3	58401	7	76500	10
				Für vermiethete Spazierfahrten . .	500	—	400	—	900	—
				〃 〃 Gebäude u. Wirthshauslokale .	40	—	900	—	940	—
				〃 〃 Grundstücke	25	—	202	10	227	10
				〃 Hufbeschläge von den Pferden der Transport-Pächter	1411	3	940	44	2351	47
				〃 verkauftes altes Bahnholz .	789	52	526	34	1316	26
				〃 〃 〃 Gußeisen .	2730	36	1820	24	4551	—
				〃 Eskompte u. Interessen	1105	28	736	58	1842	26
				Ersatz für verloren gegangene Wagenverbindungen	7	48	5	12	13	—
				Ersatz für entwendete Bahnschienen	41	24	27	36	69	—
				Für verkauftes altes Schmiedeeisen	466	28	310	58	777	26
				〃 verkaufte Bruchsteine .	91	48	61	12	153	—
				Diverse Einnahmen . . .	80	47	53	51	134	38
				Summe	290861	35	241954	1	532815	36

In den einzelnen Monaten des Jahres 1844 und den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 waren die **reinen** Betriebs-Einnahmen folgende:

1844.

	Linz-Budweis.		Linz-Gmunden.		Zusammen.	
Januar	14550 fl.	26 kr.	7646 fl.	59 kr.	22197 fl.	25 kr.
Februar	11437 =	19 =	7161 =	9 =	18598 =	28 =
März	16743 =	52 =	19411 =	21 =	36155 =	13 =
April	24630 =	6 =	21955 =	56 =	46586 =	2 =
Mai	26721 =	11 =	20459 =	3 =	47180 =	14 =
Juni	27924 =	5 =	21279 =	46 =	49203 =	51 =
Juli	26073 =	40 =	23454 =	47 =	49528 =	27 =
August	25066 =	45 =	26731 =	47 =	51798 =	32 =
September	26186 =	44 =	23645 =	30 =	49832 =	14 =
Oktober	29349 =	24 =	24202 =	20 =	53551 =	44 =
November	22143 =	53 =	22041 =	35 =	44185 =	28 =
Dezember	22827 =	39 =	13810 =	13 =	36637 =	52 =
Summe	273655 fl.	4 kr.	231800 fl.	26 kr.	505455 fl.	30 kr.

1845.

	Linz-Budweis.		Linz-Gmunden.		Zusammen.	
Januar	18173 fl.	12 kr.	9829 fl.	30 kr.	28002 fl.	42 kr.
Februar	15089 =	50 =	7106 =	4 =	22195 =	54 =
März	17081 =	59 =	15286 =	47 =	32368 =	46 =
April	20393 =	2 =	20750 =	48 =	41143 =	50 =
Mai	21355 =	43 =	23308 =	25 =	44664 =	8 =
Juni	23848 =	4 =	24519 =	41 =	48367 =	45 =
Juli	25967 =	41 =	22251 =	25 =	48218 =	6 =
August	28226 =	31 =	28479 =	22 =	56705 =	53 =
September	28986 =	24 =	25457 =	26 =	54443 =	50 =

Die Betriebs-Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
I. Kosten für die Transports-Bespannung.								
An den Transportspächter Frachtlohn:								
für Fässersalz	—	—	48953	39	22618	26	71572	5
= Stöckelsalz	—	—	4483	20	21901	10	26384	30
= Fabriksalz	—	—	893	10	532	48	1425	58
= Küffelsalz	—	—	—	—	25	4	25	4
= Steinsalz	—	—	72	40	264	31	337	11
= verschiedene Güter	—	—	32597	45	6392	26	38990	11
= Getreide	—	—	4308	25	2702	30	7010	55
= Stein- und Braunkohlen	—	—	4949	40	1641	22	6591	2
= Torf	—	—	94	28	—	—	94	28
= Bauholz	—	—	30	58	—	—	30	58
= Ladenwerk und Schnittholz	—	—	213	8	—	—	213	8
= Personen-Transport	—	—	8517	29	21458	44	29976	13

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
II. Manipulations-Unkosten.								
1. Für das Auf- und Abladen des Salzes	—	—	—	—	8772	45	8772	45
2. Für das Auf- und Abladen der Güter	—	—	6257	27	3349	37	9607	4
3. Besondere Auslagen bei Stell- und Separatwagenfahrten	—	—	14	27	14	41	29	8
4. Salzfracht-Prämien	—	—	—	—	4244	7	4244	7
III. Personal-Status.								
1. Gehalt des General-Sekretärs und Lokal-Direktors in Linz und der Beamten in Wien	3033	20						
2. des Bevollmächtigten des Salz-Komité's vom 1. März bis Ende Dezember	833	20						
3. der Betriebsbeamten	10629	58						
4. des Bahn-Kommissärs und der Wegmeister	4703	20						
5. des Ober-Kondukteurs und der Kondukteure	2640	26						
6. des Werkmeisters, Werkführers und Löhnungen der Schmiede, Sattler u. Wagner-Gesellen	9910	15						
7. Löhnungen der Kanzleidiener, Stations- und Bahnwächter	12961	—						
8. Besondere Zulagen	153	20						
9. Diäten und Reise-Auslagen	1044	19						
Zusammen	45909	18						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	27545	58	18363	20	45909	18
IV. Konservationskosten der Bahnen.								
1. Für den Ankauf von 50100½ Kurr.-Klafter weiches Bahnholz	13410	7						
2. Für den Ankauf von 8767 Kurr.-Klafter Querschweller	1461	10						
3. Für den Ankauf von 737½ Kurr.-Klafter hartes Bahnholz	590	—						
4. Für den Ankauf von 2968 Steinblöckchen	564	44						
5. Für den Ankauf von 1736 Stück 9' langen, 2½'' breiten und 7''' dicken Schmiedeisen-Schienen im Gewicht von 637 Ztr. 92 Pfd.	5948	30						
6. Für den Ankauf von schmiedeisernen Ausweichtheilen, 121 Stück, im Gewichte von 31 Ztr. 24 Pfd.	442	33						
7. Für den Ankauf von eisernen Schienennägeln, 240 Ztr.	3469	—						
8. Für Schienenschweißung und kleine Reparaturen	748	34						
9. Für Schotter-Erzeugung	852	—						

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
10. Für Taglöhner-Arbeitslohn bei Gräbenreinigung, Holzeinlegen, Beschottern der Bahnen 2c.	9414	20						
11. Schneeschauflungs-Kosten	6966	51						
12. Für Anschaffung der Werkzeuge	192	56						
13. Für Anpflanzungen	37	22						
14. Für diverse Auslagen	47	20						
Zusammen	44145	27						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	26487	15	17658	12	44145	27
V. Konservationskosten der Frachtwagen.								
1. Für den Ankauf von 609 Stück, 1621 Ztr. 96 Pfd. Gußeisen-Räder	10540	42						
2. Für den Ankauf von 42 Stück, 25 Ztr. 31 Pfd. schmiedeiserne Achsen	421	50						
3. Für den Ankauf von 224 Stück, 39 Ztr. 50 Pfd. gußeiserne Achsenlager	217	58						
4. Für den Ankauf von Bremsenbestandtheilen	412	40						
5. Für den Ankauf von Holz und Ladenwerk	1263	54						
6. Für Arbeitslohn an auswärtige Handwerksleute	594	34						
7. Für Anschaffung von Schmiede- und Wagnerwerkzeugen	174	18						
8. Für Achsenschweißungen und sonstige Hammerschmied-Arbeiten	600	—						
Zusammen	14225	56						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	8535	32	5690	24	14225	56
VI. Konservationskosten der Personenwagen.								
1. Für den Ankauf von 40 Stück pr. 61 Ztr. 51 Pfd. Gußeisen-Räder	381	21						
2. Für Gürtlerarbeiten	38	19						
3. " Lederankauf	379	37						
4. " Tuchankauf	73	28						
5. " Wachsleinwandankauf	39	24						
6. " Farbenankauf	360	28						
7. " Arbeiten fremder Handwerker	148	44						
8. " diverse Sattler-Materialien	459	—						
Zusammen	1880	21						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	1128	12	752	9	1880	21
VII. Material-Ankaufskosten.								
1. Für 386 Ztr. 22 Pfd. Eisen u. 7 Ztr. Hufnägel	4009	19						
2. Für 4 Ztr. 53 Pfd. Stahl	71	59						
3. " 65 Ztr. Steinkohlen	48	15						
4. " 11873 Metzen Holzkohlen	1813	32						

Gegenstände.			Ausgaben auf der Budweis Eisenbahn		auf der Gmunden Eisenbahn		Zusammen.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
5. Für 10 Tonnen Thran	600	—						
6. „ 3 Ztr. 16 Pfd. Unschlitt	52	32						
7. „ 39 Ztr. Beinfett	624							
8. „ 18 Ztr. 2⅞ Pfd. Rüböl	354	10						
9. „ 40¼ Eimer Holztheer	149	51						
10. „ 341 Pfd. Kerzen	146	28						
11. „ 107 Ztr. 22 Pfd. Graphit	340	33						
Zusammen	8210	39						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	4926	23	3284	16	8210	39
VIII. Gebäude-Reparaturkosten.								
1. Für Anschaffung des Materials	613	56						
2. Für Handwerker- und Taglöhner-Arbeiten	2137	50						
Zusammen	2751	46						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	1651	6	1100	40	2751	46
IX. Konservation der Brücken.								
1. Für Anschaffung des Materials	1862	56						
2. Für Handlanger- und Taglöhner-Löhnungen	518	25						
Zusammen	2381	21						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	1428	49	952	32	2381	21
X. Konservation der Kanäle.								
1. Für Anschaffung des Materials	5	50						
2. Für Handwerker- und Handlanger-Löhnungen	—	—						
Zusammen	5	50						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	3	30	2	20	5	50
XI. Steuern und Taxen.								
1. Für Erwerbsteuer beim Transport-Geschäfte	1700	—						
2. Für Erwerbsteuer beim Salzhandel-Geschäfte	300	—						
3. Für städtischen Konkurrenz-Zuschlag	10	55						
4. Für herrschaftliche Grundsteuer und Laudemien	1604	26						
Zusammen	3615	21						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	2169	14	1446	7	3615	21
XII. Stempel-Ankauf.								
1. Zu den Koupons-Einlösungen	934	18						
2. Zu Verträgen, Wechseln und Eingaben	118	20						
Zusammen	1052	38						
Hiervon entfällt auf beide Bahnen	—	—	631	35	421	3	1052	38

Digitized by Google

Gegenstände.			Ausgaben					
			auf der Budweis		auf der Gmunden		Zusammen.	
			Eisenbahn.					
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
XIII. Grundabschreibungs-Unkosten	—	—	553	10	368	46	921	56
XIV. Assekuranz-Unkosten	—	—	160	30	106	59	267	29
XV. Zeitungs-Pränumerationen, Insertionsgebühren, Druckarbeiten und Lithographien	—	—	542	44	361	51	904	35
XVI. Miethzinse für die Bureaux-Lokalitäten	—	—	637	12	424	48	1062	—
XVII. Quartiergelder der Angestellten	—	—	345	—	230	—	575	—
XVIII. Dienstkleidung der Kondukteure	—	—	162	59	108	41	271	40
XIX. Pensionen und Unterstützungs-Beiträge	—	—	625	57	417	15	1043	12
XX. Honorar-Auslagen	—	—	543	2	362	2	905	4
XXI. Provisionen an auswärtige Spediteure	—	—	3072	48	1724	6	4796	54
XXII. Schreibmaterialien-Ankaufskosten	—	—	633	11	421	33	1054	44
XXIII. Brief- und Postwagen-Porti	—	—	788	36	525	43	1314	19
XXIV. Diverse Ausgaben	—	—	956	47	637	50	1594	37
Zusammen	—	—	194916	6	149278	48	344194	54
Hierzu kommt noch:								
1. Zinsen-Zahlung des Anlehens vom Jahre 1829 pr. 400000 fl., wovon noch 244000 fl. im Umlaufe waren à 5 Proz. vom 1. Nov. 1843 bis Ende Oktober 1844	—	—	—	—	—	—	12200	—
2. Eine Kapitals-Rate dieses Anlehens (14. Verlosung)	—	—	—	—	—	—	12000	—
3. Zinsen-Zahlung für das Anlehen vom Jahre 1836 pr. 650000 fl. K. M. vom 1. Januar bis Ende Dezember 1844 à 5 Proz.	—	—	—	—	—	—	32500	—
4. Zinsen-Zahlung des Anlehens vom Jahre 1842 pr. 50000 fl., wovon noch 20000 fl. im Umlaufe waren, vom 1. Januar bis 1. Dezember 1844 à 5 Proz.	—	—	—	—	—	—	1000	—
5. Eine Kapitals-Rate dieses Anlehens, Serie C, enthaltend 15 Stück Obligationen No. 31 bis incl. No. 45 à 1000 fl. jede	—	—	—	—	—	—	15000	—
Summe	—	—	—	—	—	—	416894	54
Die Gesammt-Einnahmen betrugen	—	—	—	—	—	—	532815	36
Verblieben mithin							115920	42
wovon jedoch die Bankiers-Provision für das Jahr 1844 mit							1886	12
abzuziehen kommt, mithin verbleiben							114034	30

Nebst dem besaß die Gesellschaft den ungeschmälerten Betriebsfonds von 30000 fl. — kr.

und ein Depositum für die bis zum Schlusse des Jahres 1844 unbehobenen verlosten Obligationen, verfallenen Aktien-Dividenden und Obligations-Zinsen-Koupons mit . . . . 9830 = — =

In Hinsicht einzelner während des Jahres 1844 getroffener Einrichtungen führen wir noch an, daß die neuen Räder gegen die früheren dem Bruche bedeutend weniger unterliegen; daß mit der Einlegung der steinernen Querschwellen, anstatt der hölzernen, mit dem besten Erfolge fortgefahren wurde; daß die Abänderung der Ausweichbahnen und die vereinfachte Konstruktion der Lastwagen sich sowohl für die Leichtigkeit des Verkehrs als auch für die Schonung der Bahn von entschiedenem Vortheile zeigen; daß endlich die in den Werkstätten der Gesellschaft konstruirten und in Gang gebrachten neuen Brückenwagen sich zur Transportirung der Equipagen als vollkommen bequem und zweckmäßig erwiesen haben. Auch wurden zur Befriedigung des immer steigenden Bedarfes und zur vermehrten Bequemlichkeit der Reisenden neue Personenwagen angeschafft, welche den Erwartungen vollkommen entsprechen. Außer diesen Verbesserungen ist auch eine Aenderung in der Beschotterungsart des Treppelweges eingeführt, wodurch nicht blos eine Schonung der Räderspurkränze, eine Verminderung der Zugkraft und eine freiere Bewegung der Pferde bewirkt, sondern auch dem Stoßen der Wagen begegnet wurde.

Bei Beurtheilung der Erträgnisse des Jahres 1844 ist wohl zu berücksichtigen, wie sehr Elementar-Unfälle und widrige Konjunkturen unvorhergesehene Ausgaben hervorgerufen und auf den Verkehr der Bahn nachtheilig eingewirkt haben.

Die ungewöhnlichen Schneemassen, welche durch beinahe drei Monate die Bahn zeitweise ganz unfahrbar machten, nahmen eine außerordentliche Auslage von 6966 fl. 51 kr. K. M. in Anspruch, und letztere ist um so empfindlicher, als seit dem Bestande der Bahnen eine ähnliche Ausgabe in solcher Größe nicht vorgekommen ist, nachdem die diesfällige Durchschnittsziffer von 5 Jahren nur 987 fl. 26 kr. beträgt. Ein nicht minder ungünstiges Ereigniß ist in dem im Herbste 1844 ungewöhnlich früh eingetretenen Froste zu suchen, wodurch die Schifffahrt auf der Donau zu einer Zeit, wie es schon seit Jahren nicht der Fall war, eingestellt wurde und auf den Salztransport nachtheilig einwirkte. Auch die im Jahre 1843 Statt gefundene außergewöhnliche Verfrachtung des Getreides für die Staatsregierung und für die Privaten nach Böhmen hat, mit Rücksicht auf die nicht ungünstige Ernte des verflossenen Jahres in dieser Provinz, ganz aufgehört, und die sich im Jahre 1844 ergebenen Rückfrachten an Getreide aus Böhmen konnten den dadurch die Unternehmung betreffenden Entgang nicht ersetzen, weil der Preis der Rückfracht gegen den der Fracht nach Böhmen bedeutend niedriger ist. Bei gehöriger Würdigung vorstehender Gründe und des Umstandes, daß die Auslagen für die nöthigsten Erfordernisse und Verbesserungen, ins-

besondere die Erzeugung der neuen Brückenwagen und die sämmtlichen Konservationskosten aus dem Erträgnisse der Bahn bestritten wurden, dürfte sich der aus den obigen Rechnungen sich herausstellende Reinertrag des Jahres 1844 als befriedigend darthun.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 201.)

Da sich in den S. 201 gemachten Angaben einige Druckfehler eingeschlichen haben, so berichtigen wir dieselben in dem Nachstehenden:

Die gezahlten Dividenden für jede Aktie, à 200 fl. Nominalbetrag, betrugen: anfänglich 4 fl., dann $4\frac{2}{3}$ fl., 5 fl., hierauf 3 Jahre jährlich $7\frac{1}{2}$ fl., pro 1842 $6\frac{1}{4}$ fl. und pro 1843 $8\frac{1}{2}$ fl.

Für das Jahr 1844 wurde die Dividende für jede der bestehenden 15000 Stück Aktien auf 7 fl. 36 kr. festgesetzt.

Der höchste Kours der Aktien war pari, der niedrigste 83, der am 1. November 1845: 86.

l. Personenfrequenz.

(Seite 201.)

Diese war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844 und in den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 wie folgt:

1844.

	Linz-Budweis.	Linz-Gmunden.	Zusammen.
Januar . . .	—	3843	3843
Februar . . .	—	4156	4156
März	—	6173	6173
April	2509	13013	15522
Mai	1889	13127	14016
Juni	1879	14481	16360
Juli	2003	13746	15749
August . . .	3111	20614	23725
September . .	2214	17651	19865
Oktober . . .	1553	11887	13440
November . .	—	9622	9622
Dezember . .	—	5664	5664
Summe	15158	133977	149135

Also im Ganzen 2244 Personen mehr als im Jahre 1843.

1845.

Januar . . .	—	5268	5268
Februar . . .	—	3573	3573
März	—	6436	6436
April	2435	11850	14285
Mai	2030	15339	17369
Juni	1901	15242	17143
Juli	2251	16695	18946
August . . .	3129	22003	25132
September . .	2353	18071	20424

m. Güterfrequenz.

(S. 202.)

Diese betrug im Ganzen im Jahre 1844:

Auf der Linz-Budweiser Bahn 669329 Ztr. 61 Pfd., davon Salz 315264 Ztr. und 2502 Klafter Brennholz.

Auf der Linz-Gmundener Bahn 884753 Ztr. 7 Pfd., davon Salz 582946 Ztr. und 3556 Klafter Brennholz.

Es wurden mithin auf beiden Bahnen im Jahre 1844 um
68978 Ztr. 50 Pfd. Salz weniger, dagegen um
82198 " 26 " Güter mehr befördert als im Jahre 1843.

Auf die einzelnen Monate vertheilte sich die Frequenz wie folgt:

1844.

	Linz-Budweis.		Linz-Gmunden.		Zusammen.	
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.
Januar	36721	90	35062	65	71784	55
Februar	27365	27	30149	19	57514	46
März	42922	2	80034	31	122956	33
April	55435	45	86853	78	142289	23
Mai	64679	24	78792	45	143471	69
Juni	69643	40	76918	42	146561	82
Juli	62263	22	81617	42	143880	64
August	56827	17	84701	82	141528	99
September	63563	84	75141	52	138705	36
Oktober	72967	13	100762	77	173729	90
November	61070	36	96079	70	157150	6
Dezember	55570	61	58639	4	114209	65
Zusammen	669329	61	884753	7	1,554082	68

1845.

Januar	50121	50	45587	34	95708	84
Februar	40496	14	32833	42	73329	56
März	44430	74	61920	3	106350	77
April	47049	31	77238	40	124287	71
Mai	50978	76	89077	91	140056	67
Juni	60358	44	86115	56	146474	—
Juli	59953	44	67778	6	127731	50
August	64974	78	80686	2	145660	80
September	69039	16	80989	45	150029	1

Ueber den Betrieb u. s. w. der

4. Prag-Pilsen Eisenbahn

ist weiter nichts als das Seite 203—206 Angeführte bekannt geworden.

Eben so ist nichts über die

5. Pilsen=Budweis Eisenbahn
(S. 206—220)

veröffentlicht, so daß es den Anschein hat, als wenn das letztere Unternehmen gänzlich aufgegeben wäre.

In Bezug auf die Ausführung fernerer Privat=Eisenbahnen ist zwar, mit Rücksicht auf den Zeitpunkt, bis zu welchem die Hauptlinien der Staats=Eisenbahnen hergestellt sein werden, die Kaiserliche Anordnung erfolgt, daß bis zu Ende des Jahres 1850 fernerhin keine vorläufige Bewilligung zur Erbauung einer Privat=Eisenbahn ertheilt und daher jedes dahin abzielende Einschreiten zurückgewiesen werden soll; jedoch hat sich der Kaiser Ausnahmen von dieser Vorschrift in besonders rücksichtsvollen Fällen vorbehalten. Es ist daher den Provinzial=Regierungen überlassen, insofern Gesuche um Konzessionen zu Privat=Eisenbahnen wirklich schon anhängig und im Zuge der Verhandlung begriffen sind, zu erwägen, ob besonders rücksichtswürdige Gründe eintreten, um für dieselben auf die Gestattung einer Ausnahme anzutragen, und, falls die beantragten Privat=Eisenbahnen wahrhaft gemeinnützig, besonders wichtig und rücksichtswürdig erkannt werden, von Fall zu Fall ein wohlbegründetes Gutachten darüber zu erstatten.

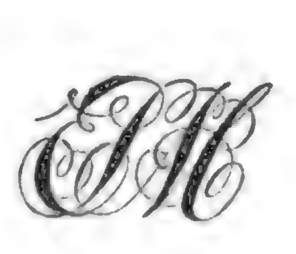
Druckfehler.

Seite 153 muß der Rubrik: k. Verzinsung, Dividende, die Seite 167; ferner
 = 153 = = = l. Personenfrequenz, die Seite 168 zugefügt werden.

Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung
ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, so wie
ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen.

Vom
Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,
Dr. beider Rechte, vormals Spezial-Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahn.



Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Zweite Lieferung.

Zweites Supplement
oder
der Preußischen Eisenbahnen
erste Fortsetzung.

Berlin, Posen und Bromberg.
Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.
1846.

II.

Die Eisenbahnen im Preussischen Staate,

auch

in den Herzogthümern Anhalt.

Digitized by Google

II.

Eisenbahnen im Preußischen Staate, auch in den Herzogthümern Anhalt.

A. Im Allgemeinen.

Gesetzliche Bestimmungen.

A. Konzessionirung, Statut.

(Seite 262.)

Bekanntmachung des Finanz-Ministers (v. Bodelschwingh), die Beschränkung der Anzahl und Ausdehnung der angeregten Eisenbahn-Projekte betreffend, vom 11. April 1844.

Die stets wachsende Zahl und Ausdehnung der in neuerer Zeit angeregten Eisenbahn-Projekte beginnt schon jetzt nachtheilig auf Handel und Gewerbe einzuwirken, indem diesen die nöthigen Betriebskapitalien entzogen werden, damit sie zum Handel mit Eisenbahn-Aktien bereit seien. Es müßten aber diese Nachtheile noch weit empfindlicher und gewiß in manchen Fällen verderblich hervortreten, wenn neben den bereits genehmigten oder nach den Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse vorzugsweise zu befördernden Eisenbahn-Anlagen auch jene Projekte alle oder großentheils gleichzeitig zur Ausführung kommen sollten, da sie nicht nur enorme Geldmittel, sondern auch größere Arbeitskräfte in Anspruch nehmen würden, als für die Gewerbe entbehrlich sind. Daher erscheint es um so nöthiger, der Verfolgung jener zahlreichen, ausgedehnten Projekte Schranken zu setzen, als dieselben vielfach zu mißbräuchlichem Treiben benutzt werden und zu immer weiterem Umsichgreifen eines verderblichen Aktienspiels Anlaß geben.

Mit Allerhöchster Ermächtigung bringe ich daher hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß für andere Eisenbahn-Unternehmungen, als diejenigen, welche in Folge der Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse nach der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 (Gesetzsammlung S. 307) zur Ausführung und Beförderung bestimmt, oder für deren Ausführung bereits Zusagen ertheilt sind, fürs erste und in den nächsten Jahren die Genehmigung überhaupt nicht

ertheilt werden wird, sofern nicht für einzelne vorzugsweise wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme nöthig erscheinen lassen.

In Betreff der Aufbringung der Geldmittel für diejenigen Eisenbahn-Unternehmungen, welche überhaupt noch zur Genehmigung geeignet erscheinen möchten, werden, bei Ertheilung der letzteren, jedesmal die sich als angemessen ergebenden Bedingungen und Maaßgaben besonders bestimmt werden. Vorher erfolgte Aktienzeichnungen, wie sie in neuerer Zeit gegen ansehnliche Provision zu vielen Millionen gesammelt und zur Kreirung neuer Papiere, für die Agiotage benutzt zu werden pflegen, dürfen daher eine Berücksichtigung überall nicht erwarten, worauf ich zur Warnung vor dem Ankauf von Quittungsbogen und Zusicherungsscheinen nicht konzessionirter Unternehmungen besonders aufmerksam mache.

Berlin, den 11. April 1844.

Der Finanz-Minister:
v. Bodelschwingh.

Dieser Bekanntmachung folgte unterm 24. Mai 1844 nachstehende Verordnung, die Eröffnung von Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und den Verkehr mit den dafür ausgegebenen Papieren betreffend.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc. haben Uns bewogen gefunden, zur Beseitigung der Mißbräuche, zu welchen die Eröffnung von Aktienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und der Verkehr mit den dafür ausgegebenen Aktienpromessen und ähnlichen Papieren Anlaß gegeben hat, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums für den ganzen Umfang Unserer Monarchie zu verordnen, wie folgt:

§. 1.

Niemand darf fortan ohne ausdrückliche Genehmigung Unseres Finanz-Ministers Aktienzeichnungen für ein Eisenbahn-Unternehmen eröffnen oder Aktien-Anmeldungen dafür annehmen. Wer dieser Bestimmung zuwiderhandelt, hat eine Geldbuße von funfzig bis fünfhundert Thalern, und außerdem die Konfiskation des gezogenen Gewinnes verwirkt.

§. 2.

Verträge, welche nach Publikation der gegenwärtigen Verordnung über Aktienpromessen, Interimsscheine, Quittungsbogen oder sonstige, die Betheiligung bei einer Eisenbahn-Unternehmung bekundende, aber vor Berichtigung des vollen, auf die Aktien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegebene Papiere errichtet werden, sollen nur dann, wenn sie sofort von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden, rechtsgültig, sonst aber ohne Ausnahme nichtig sein, und es soll eine gerichtliche Klage aus dergleichen Verträgen überall nicht zugelassen werden, auch aus Vergleichen, welche über hiernach ungültige Geschäfte geschlossen werden, weder Klage noch Exekution Statt finden.

§. 3.

Ueber die im §. 2 bezeichneten Papiere dürfen von den öffentlich bestellten und vereideten Mäklern und Agenten bei Strafe der Amtsentsetzung keine andere Geschäfte unterhandelt, vermittelt oder abgeschlossen werden, als solche, welche sofort von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden.

§. 4.

Den öffentlich bestellten und vereideten Mäklern und Agenten wird, bei Strafe der Amtsentsetzung, hierdurch untersagt, in Papieren, welche über die Betheiligung bei ausländischen Aktien-Unternehmungen oder Anleihen vor Be

richtigung des vollen, auf die Aktien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegeben worden sind oder künftig ausgegeben werden, irgend ein Geschäft zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschließen, ohne Unterschied, ob dasselbe sofort von beiden Theilen erfüllt wird oder nicht. Eine Ausnahme findet nur in Betreff der Papiere für solche ausländische Unternehmungen Statt, welche nach den bestehenden oder künftig abzuschließenden Staatsverträgen sich auch auf inländisches Gebiet erstrecken; diese unterliegen, gleich den inländischen Papieren, nur den Bestimmungen der §§. 2 und 3.

§. 5.

Die in der Verordnung vom 19. Jan. 1836 (Gesetzsamml. für 1836, S. 9 ff.) §. 7 bestimmte Strafe und Verpflichtung zum Schadenersatz tritt auch gegen diejenigen ein, welche, ohne als öffentliche und vereidete Mäkler oder Agenten angestellt zu sein, und vermöge ihres Amtes oder Dienstverhältnisses im Auftrage Eines der Kontrahenten zu handeln, gegen Entgelt ein Geschäft daraus machen, über die in §§. 2 und 4 der gegenwärtigen Verordnung erwähnten Papiere, so wie über Aktien, Obligationen oder sonstige Geldpapiere in- oder ausländischer Gesellschaften oder Institute Geschäfte zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschließen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Sanssouci, den 24. Mai 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühler. Gr. v. Alvensleben. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny. Frhr. v. Bülow. v. Bodelschwingh. Gr. zu Stolberg. Gr. v. Arnim. Flottwell.

Außer den S. 268, 315 und 316 erwähnten Statuten sind seitdem folgende Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden ausgefertigt worden:

Unterm 20. Mai 1844, die der Wilhelmsbahn, Kosel-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft;

unterm 12. Juli 1844, die der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft;

unterm 20. August 1844, die der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft;

unterm 11. Oktober 1844, Allerhöchste Kabinets-Ordre, die Emission von 500000 Thlr. Aktien der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zur Tilgung der nach dem Privilegium vom 13. Februar 1843 emittirten Obligationen betreffend;

unterm 8. November 1844, Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft;

unterm 28. Februar 1845, die der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft;

unterm 2. Mai 1845, die der Kottbus-Schwielochsee Eisenbahn-Gesellschaft;

unterm 27. Juni 1845, Allerhöchste Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde, die Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft betreffend;

unterm 17. August 1845, Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft;

unterm 2. September 1845, Allerhöchste Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Nachtrag zu dem Statute der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen einer Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa und wegen Erhöhung des Stammaktien-Kapitals um 3,000000 Thlr.

E. Polizei über das Reisen.

(Seite 274.)

Verordnung des Ministers des Innern (Gr. v. Arnim), in Bezug auf Legitimationsführung in den durch Eisenbahnen verbundenen Preußischen und benachbarten deutschen Staaten, vom 23. Dezember 1844:

Um die Schwierigkeiten zu entfernen, welche aus den bestehenden Vorschriften des Paß-Edikts vom 22. Juni 1817 hinsichtlich der Legitimationsführung der auf den Eisenbahnen aus dem Inlande ins benachbarte Ausland oder umgekehrt den aus den Nachbarstaaten ins Inland Reisenden erwachsen müßten, haben sich die Königl. Sächsische und Königl. Hannoversche, die Herzoglich Sachsen-Altenburgische, die Herzoglich Braunschweigische und die Herzoglich Anhaltinischen Regierungen mit dem diesseitigen Gouvernement über gewisse Erleichterungen vereinbart, welche den Landes-Unterthanen bei ihren Reisen auf den in den Staatsgebieten der gedachten Regierungen zur Zeit vollendeten Eisenbahnen gegenseitig in Beziehung auf die erforderlichen Reise-Legitimationen gewährt werden sollen, und wird darüber, unter Allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät des Königs, Folgendes bekannt gemacht.

§. 1.

Die Einwohner des im §. 2 näher bezeichneten Bahn-Rayons, welche nach den §. 3 folgenden Bestimmungen zur Führung von Paßkarten berechtigt sind, werden von der Verpflichtung entbunden, sich bei ihren Reisen in die §. 2 gedachten Landestheile mit Ausgangspässen versehen zu müssen. Eben so vertritt für die Einwohner der im §. 2 gedachten Landestheile der Nachbarstaaten unter denselben Voraussetzungen die Paßkarte die Stelle des sonst erforderlichen Eingangspasses.

§. 2.

Der Bahn-Rayon, innerhalb dessen die vorgedachten Ausnahme-Bestimmungen zur Anwendung kommen, umfaßt:

1) innerhalb der Preußischen Monarchie die Provinz Brandenburg, die Provinz Schlesien und die Regierungsbezirke Stettin, Magdeburg und Merseburg;
2) innerhalb des Königreichs Hannover die Landdrosteien Hannover, Lüneburg, Hildesheim mit der Universitätsstadt Göttingen und die Berghauptmannschaft Klausthal;
3) das gesammte Königreich Sachsen;
4) das Herzogthum Braunschweig;
5) das Herzogthum Sachsen-Altenburg, und
6) die Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Dessau und Anhalt-Bernburg.

§. 3.

Die den Polizeibehörden als vollkommen sicher und zuverlässig bekannten Einwohner des Bahn-Rayons erhalten künftig für ihre Reisen innerhalb des Bahn-

Rayons, auch wenn sie sich der Eisenbahnen zu denselben nicht bedienen, statt der Pässe, Paßkarten. Als vollkommen zuverlässig gelten den Polizeibehörden in dieser Beziehung alle diejenigen selbstständigen Personen, welche innerhalb des Bahn-Rayons ihren ordentlichen festen Wohnsitz haben. Auf die Ertheilung von Paßkarten haben diejenigen Personen keinen Anspruch, welche

1) nach den bestehenden Gesetzen auch bei den Reisen im Inlande paßpflichtig sind, wie Gewerbegehülfen, Handwerksgesellen u. dergl.;
2) der Klasse der Dienstboten oder Arbeitsuchenden angehören, oder
3) aus irgend einem Grunde besonderer polizeilicher Aufsicht unterworfen sind.

§. 4.

Kinder und Ehefrauen, welche mit ihren Eltern und Ehegatten, und Dienstboten, welche mit ihren Herrschaften reisen, werden durch die Paßkarten der letzteren legitimirt. Unselbstständige Familienglieder erhalten nur, wenn sie das 18te Lebensjahr bereits zurückgelegt haben, und nur auf den Antrag des Familienhauptes oder Vormundes, Handlungskommis nur auf den Antrag ihres Prinzipals, Studierende nur auf Grund eines Attestes der Regierungs-Bevollmächtigten Paßkarten. Die Ertheilung der Paßkarten an Offiziere des stehenden Heeres oder der Landwehrstämme bleibt von Nachweisung der Genehmigung des Militär-Vorgesetzten, die Paßkarten-Ertheilung an Subaltern-Beamte von der Genehmigung der unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde abhängig.

§. 5.

Die Paßkarten, welche für alle im §. 2 gedachten Landestheile nach einem übereinstimmenden Formulare ausgestellt werden, sind für die Dauer des Kalenderjahres gültig. Sie werden von denjenigen Polizeibehörden ertheilt, denen die Befugniß, Ausgangspässe zu ertheilen, zuständig ist. Der Preis der Paßkarten beträgt fünf Silbergroschen; Expeditions- und Stempelgebühren werden dafür nicht entrichtet.

§. 6.

Zur Nachweisung seiner Legitimation ist während der Reisen auf der Bahn und innerhalb des im §. 2 gedachten Rayons ein Jeder verpflichtet. Vermag er nicht, dieselbe auf Aufforderung der Polizeibeamten durch Paßkarte, Paß, oder auf sonst genügende Weise zu führen, so bleibt er von der Weiterreise ausgeschlossen und hat zu gewärtigen, daß wegen seiner Zurückweisung, je nach den Umständen des Falles, auf Grund der bestehenden Vorschriften, wegen der ohne Legitimation betroffenen Reisenden, verfügt wird.

§. 7.

Wer die Paßkarte verfälscht oder eine verfälschte zu seiner Legitimation produzirt oder die ihm ertheilte Paßkarte einem Anderen zum Gebrauch als Legitimationsmittel überläßt, hat, wenn nicht ein damit beabsichtigtes oder in Verbindung stehendes Verbrechen kriminelle Bestrafung nach sich zieht, jedenfalls eine polizeiliche Geldstrafe bis zu 25 Thlr. oder eine Gefängnißstrafe bis zu 14 Tagen zu gewärtigen.

Berlin, den 23. Dezember 1844.

Der Minister des Innern:
Graf v. Arnim.

Da wir Mehreres über die Berathungen der am 23., 24., 25., 27., 28., 29. und 30. April 1843 auf Veranlassung des Finanz-Ministers zu Berlin

gehaltenen (Seite 293 erwähnten) Zusammenkunft der dazu bevollmächtigten Königl. Kommissarien und Deputirten der Gesellschaften von den damals im Betriebe befindlichen Preußischen Eisenbahnen in den öffentlichen Blättern gefunden haben, so stellen wir das Wichtigste davon in dem Nachstehenden zusammen.

Als Hauptgegenstände kamen zur Beschlußfassung:

1. Verpflichtungen des Publikums;
2. Zustand, Unterhaltung und Bewahrung der Bahn;
3. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel;
4. Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes;
5. das Signalwesen;
6. das Bahnbetriebs-Personal;
7. Mittel, um einen möglichen Uebergang des Betriebsmaterials von einer Bahn auf jede andere vorzubereiten und für die Folge zu sichern.

In Bezug auf diese einzelnen Punkte wurde nun Folgendes in Vorschlag gebracht und beschlossen:

Ad 1. Verpflichtungen des Publikums.

a) Ohne schriftliche Erlaubniß darf Niemand die Bahn, ihre Böschungen, Gräben, Brücken, Tunnel, Bahnhöfe und dazu gehörigen Gebäude betreten. Nur an den Stellen, die zu Durchlässen und Uebergängen bestimmt und als solche bezeichnet sind, darf bei geöffneten Barrièren die Bahn überschritten werden. Es ist jedoch auch hier das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und anderen Geräthen, so wie von Baumstämmen ohne untergelegte Schleifen verboten. Eigenmächtiges Eröffnen der Barrièren und Uebersteigung der Einfriedigungen werden bestraft.

b) Den Anweisungen der uniformirten, an den Bahn-Ein- und Uebergängen stationirten Bahnwärtern ist Folge zu leisten. Fuhrwerke und Viehheerden dürfen, bei verschlossenen Barrièren, sich der Bahn nur bis zu dem am Wege aufgestellten Merkpfahl, und wo kein solcher vorhanden ist, nicht weiter als bis zum Anfange der Uebergangsrampe nähern.

c) Es ist nicht gestattet, während der Fahrt in einem offenen Bahnwagen und auf den Obersitzen zu stehen, außer den zum Stehen eingerichteten Wagen. Das Ueberlehnen aus den Fenstern der verschlossenen, das Klettern über die Seitenwände der offenen Wagen ist verboten; das Nachlaufen zurückgebliebener Personen hinter den abgehenden Zug soll polizeilich bestraft werden.

d) Personen im trunkenen Zustande ist die Mitreise auf der Eisenbahn zu versagen, eben so sichtlich kranken Personen, es sei denn, daß für letztere ein abgesondertes Koupé gemiethet wird, oder daß alle Reisende in einem anderen sich für die Mitnahme erklären.

e) Vorsätzliche Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, ingleichen das Hinauflegen von Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen auf das Planum der Bahn sind, sofern nicht nach den allge-

meinen strafrechtlichen Bestimmungen und namentlich auch nach der Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen vom 30. November 1840 eine härtere Strafe Statt findet, mit einer willkürlichen Strafe bis zu 6 Wochen Gefängniß oder 50 Thlr. Geldstrafe zu ahnden.

f) Wer falschen Alarm macht, Signale nachahmt, Ausweiche-Vorrichtungen verstellt oder solche Handlungen begeht, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann, soll polizeilich bestraft werden.

Ad 2. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

a) Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr mit der durch das Reglement festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann, wobei die mit „langsam Fahren" bezeichneten, in Reparatur befindlichen Strecken ausgenommen sind.

b) Veränderungen in den Konstruktions-Verhältnissen der Bahn dürfen ohne vorherige Genehmigung des Königlichen Kommissarius nicht vorgenommen werden.

c) Die Eisenbahn-Verwaltung ist dafür verantwortlich, daß die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, daß darüberfahrende Züge keine neben dem Geleise liegende Materialien, Geräthe oder andere Erhebungen berühren können.

d) Die Vorrichtungen zum Stellen der Wechselschienen außer den Bahnhöfen, für welche keine besonderen Wärter angestellt sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, daß sie nicht bewegt werden können.

e) Schutz- oder Streichschienen sollen angebracht werden:

aa) auf Brücken mit hölzernem Oberbau bei einer weitern Spannung als von 12 Fuß;

bb) neben Futter- und Stirnmauern oder Brücken über 24 Fuß Länge, wenn dieselben bis zur Oberfläche der Bahn hinaufreichen (da die an solchen Stellen aus dem Geleise gehenden Maschinen und Wagen in dem Grunde keinen Widerstand finden und über die Bahnkrone hinauslaufen);

cc) an der Uebergangsstelle von Kontre-Kurven;

dd) in Krümmungen von 150 Ruthen Radius, wenn dieselben in stärkeren Ansteigungen als von 1 : 200 fallen, oder in flacheren Kurven bei stärkerer Ansteigung nach dem Verhältniß, daß der Radius um so viel Ruthen größer wird als die Verhältnißzahl der Ansteigung abnimmt.

f) In Bezug auf die Bewachung der Bahn wurde vorgeschlagen:

aa) dieselbe muß so lange Statt finden, als möglicher Weise noch Züge oder einzelne Lokomotive auf derselben zu erwarten stehen;

bb) mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrièren geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden besonders festgestellt;

cc) Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen verschlossen gehalten, dem Eigenthümer aber ein Schlüssel dazu gestattet werden; indeß ist der Wärter zum gehörigen und rechtzeitigen Verschluß verbunden, und zwar 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges;

dd) zehn Minuten vor der erwarteten Ankunft des Zuges dürfen Viehheerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden;

ee) die Verwaltung der Bahn ist gehalten, solche Einrichtungen zu treffen, daß den Wärtern die Ankunft der Züge 5 Minuten vorher bekannt wird;

ff) Chaussee-Uebergänge in gleicher Ebene müssen, wenn es dunkel ist, so lange erleuchtet werden, als die Barrièren geschlossen sind.

g) An jedem Morgen muß, noch bevor der erste Zug darüber geht, die Bahn genau nachgesehen werden, um alle Hindernisse der Fahrt zu entfernen, oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben zu treffen. Eben so muß die Bahn nach dem Durchgange der einzelnen oder zusammengehörigen, unmittelbar hinter einander folgenden Züge nachgesehen werden.

h) Bei den Wegeübergängen ist besonders darauf zu sehen, daß die Schutzschienen immer fest in der gehörigen Lage bleiben, die Vertiefungen für die Spurkränze immer bis auf den Grund rein gehalten und auch die Schienen nach dem Uebergange von Wagen und Viehheerden vollständig gesäubert werden.

i) Die Ausweiche-Vorrichtungen müssen in einem leicht beweglichen Zustande gehalten, daher fleißig eingeschmiert und im Winter häufig probirt werden, um niemals den Dienst zu versagen. Ausweiche-Vorrichtungen solcher Art, bei welchen die Züge aus dem Geleise kommen können, wenn jene unrichtig gestellt sind, sollen in den Hauptsträngen außer den Stationen nicht mehr zugelassen, in den bestehenden Bahnen nicht wieder erneuert werden.

Ad 3. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

a) Lokomotive dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind; die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung ist sichtlich, als zur Erleichterung einer Kontrole der Lokomotivführer dienend, zu bezeichnen.

b) Ueber den von jeder Maschine zurückgelegten Weg wird Register geführt. Nach jedesmal durchlaufener Strecke von 3000 Meilen Länge wird der Dampfkessel vermittelst einer hydraulischen Presse auf das 1 und 1½fache des gestatteten Dampfdruckes probirt. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form verändern, dürfen nicht wieder in Gebrauch genommen werden.

c) Jede Lokomotive muß wenigstens mit zwei Sicherheitsventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet ist, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann.

d) Die Verwaltung der Gesellschaft ist verpflichtet, die Dampfwagen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfes von glühenden Kohlen zu versehen, auch, sofern für diesen Zweck Verbesserungen erfunden werden, sobald sie sich bewährt haben, solche sofort einzuführen.

e) Der mit der Lokomotive verbundene Tender muß mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, daß sie von demselben aus leicht angezogen werden können.

f) Für und gegen die Anwendung von vierrädrigen Wagen waren verschiedene Meinungen vorhanden; diese vereinigten sich endlich dahin, daß gegenwärtig noch zu wenige Erfahrungen über die Vor- und Nachtheile der vier- oder mehrrädrigen Wagen vorlägen, um beschränkende Vorschriften in dieser Beziehung genugsam begründen zu können.

g) Alle Personenwagen sollen auf Federn ruhen, mit Federbuffern und in Federn liegenden Zugstangen versehen sein. Außer dieser Verbindung durch die Zugstangen sind je zwei auf einander folgende Wagen auf jeder Seite mit zwei Sicherheitsketten zu verbinden.

h) Es dürfen bei Personenwagen nur schmiedeeiserne Räder angewendet werden; gußeiserne Räder sind nicht gestattet an Güterwagen, welche in solchen Zügen gehen, die auch zur Beförderung von Personen dienen.

i) In Bezug der Stärke der anzuwendenden Bremsen wurde bestimmt, daß als eine starke Bremse diejenige zu betrachten sei, durch welche die Räder festgestellt werden können, wenn der beladene Wagen langsam auf der Bahn fortgezogen wird, und daß minder kräftige Bremsen in doppelter Anzahl vorhanden sein sollen.

k) Hinsichtlich der erforderlichen Anzahl von Bremsen in einem Zuge setzte man fest:

aa) auf Ansteigung nicht stärker als im Verhältniß von 1 : 240 soll in den Personenzügen auf je 8 Paar, in den Güterzügen auf je 12 Paar Räder eine starke Bremsvorrichtung kommen;

bb) bei stärkeren Ansteigungen, bis zu 1 : 100 aufwärts, soll eine starke Bremse auf je 6 Räderpaare der Personen- und auf je 10 Räderpaare der Güterwagen gerechnet werden;

cc) beim Niedergange auf schiefen Seil-Ebenen soll, wenn dabei nicht besondere Bremsschlitten angewendet werden, auf je 4 Paar Räder eine Bremsvorrichtung kommen.

l) Der Verschluß der Personenwagen soll so eingerichtet werden, daß die Thüren nicht anders als von außen geöffnet werden können, also nur durch Hinauslehnen aus den Fenstern; daß jede Thür mit einem doppelten Verschluß, worunter mindestens ein Vorreiber, versehen sein soll.

m) Alle, mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladene Güterwagen müssen mit einer angemessenen Bedeckung versehen sein. Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck eben so sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittelst welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, daß in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstoßen derselben nicht Statt finden kann.

n) Die Eisenbahn-Verwaltung ist zur regelmäßigen Revision der Transportwagen, wobei die Untertheile aus einander zu nehmen sind, nach Maaßgabe des von jedem Wagen zurückgelegten Weges, verpflichtet, und gehalten, darüber in solcher Art Register zu führen, daß daraus jederzeit ersichtlich ist, wann die letzte Revision Statt gefunden, wie sich der Zustand ergeben hat und welche Reparaturen vorgenommen sind. Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungsnummer bezeichnet werden.

Ad 4. Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes.

a) Bei doppelgeleisigen Bahnen muß ein für allemal festgestellt werden, in welcher Richtung jedes Geleise ausschließlich befahren werden soll. Diese Ordnung muß streng aufrecht erhalten werden, und kann als Ausnahme nur der Fall gelten, wenn eine Hülfsmaschine von der Station gerufen worden, nach welcher der Zug bestimmt ist, und wenn es außer Zweifel ist, daß der Zug, welcher Hülfe verlangt, ein ankommender ist und anhält.

b) Beim Betriebe einfacher Bahnen mit Doppelstrecken muß ein für allemal bestimmt sein, welcher Zug unter allen Umständen in das Nebengeleise geht und welcher auf dem Hauptgeleise bleibt. Die Doppelstrecken in den Stationen sind bei dieser Bestimmung ausgenommen.

c) Das Schieben der Züge durch Lokomotive, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet, ist verboten. Nur in Nothfällen, wenn die zugführende Lokomotive dienstunfähig geworden ist und die Hülfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, ist ein ausschließliches Fortschieben des Zuges unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß dabei die Geschwindigkeit von 16 Minuten auf die Meile nicht überschritten werden darf. In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen statthaft. Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hülfslokomotive gestattet:

aa) bei stark geneigten Bahnstrecken;
bb) zur Ingangbringung der Züge in den Stationen;
cc) bei Hülfsleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweichestelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muß.

d) Der Tender darf der Lokomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur Statt finden, wenn eine Hülfslokomotive einem kommenden Zuge entgegengesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Lokomotivkessel. Im ersterwähnten Falle muß, außer dem Maschinisten und dem Heizer, ein besonderer Wächter, der mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse genau bekannt ist, auf dem Tender angestellt werden.

e) Kein Zug darf aus einer Station oder Haltestelle abfahren, wenn nicht der, nach derselben Richtung vorher abgegangene bereits 500 Ruthen davon entfernt ist; auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf einer geringern Distanz nähern, und sollen die Bahnwärter auf das richtige Innehalten dieses Zwischenraums halten.

f) In Betreff der Feststellung eines Maximums der Fahrgeschwindigkeit konnte man sich nicht einigen; dagegen hielt die Versammlung einstimmig dafür, daß eine Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit unter folgenden Umständen erforderlich sei:

aa) wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt würden;
bb) in Krümmungen von 250 Ruthen Halbmesser oder weniger;
cc) wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise stillhält;
dd) beim Uebergange über Drehscheiben und Ausweichungen;
ee) beim Niedergange auf stärker als mit 1 : 200 geneigten Bahnstrecken;
ff) beim Uebergange über Brücken mit hölzernem Oberbau, wenn dieselben mehr als 40 Fuß lang sind;
gg) Nachts, bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind.

g) Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt vor dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug jederzeit zum Stillstand gebracht werden kann. Nähern sich zwei Züge von verschiedenen Seiten einem solchen Punkte, so müssen beide zunächst anhalten, bis der Wärter das Zeichen giebt, für welchen von ihnen die Durchfahrt frei ist.

h) Verlorne Zeit darf durch Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch das Reglement vorgeschriebene Grenze hinaus nicht eingebracht werden. Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchen die Dauer der Fahrt von einem Haltepunkte zum andern genau verzeichnet wird. Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels zu früh ankommen, werden bestraft.

i) Ohne Spezial-Erlaubniß von Seiten der Direktion darf, außer dem Maschinisten und dem Heizer, Niemand auf der Lokomotive mitfahren. Bei jeder in einem Bahnhofe stehenden Lokomotive muß der Dampfregulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse des Tenders, wenn derselbe mit der Maschine verbunden ist, angezogen sein. Jede im Dunkeln sich bewegende Lokomotive muß an ihrem Vordertheile mit zwei weit leuchtenden Laternen versehen sein.

k) Bei Bildung eines Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß sich die sub 3 k vorgeschriebene Anzahl von Bremsen in selbigem befinden und dieselben im Wesentlichen gleichmäßig vertheilt sind. Da leere Wagen erfahrungsmäßig leichter das Geleise verlassen als beladene, so ist die Einreihung der erstern in den Vordertheil eines Zuges möglichst zu vermeiden.

l) Extrazüge dürfen von den Bahnverwaltungen nur gestattet werden, wenn

aa) durch dieselben der Gang der regelmäßigen Züge nicht gestört wird, und
bb) die Benachrichtigung, daß ein Extrazug kommen werde, durch die

ganze betreffende Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stations-Aufsehern zugegangen ist.

m) Arbeitszüge oder einzelne Lokomotive dürfen nur auf Anordnung des Betriebs-Direktors auf der Bahn befördert werden. Den Führern ist ausdrücklich die Bahnstrecke und der Zeitraum zu bezeichnen, für welche die Fahrt gestattet ist, wobei anzunehmen, daß diese Maschinen oder Wagen mindestens $\frac{1}{4}$ Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft des regelmäßigen Zuges die Bahn verlassen haben müssen. Alle Arbeitszüge, welche Materialien zur Bahnunterhaltung herbeiführen, werden, gleich den regelmäßigen Zügen, signalisirt, es sei denn, daß sie mit Pferden befördert würden. Wegekreuzungen dürfen von denselben nur langsam und mit der Bremse in der Hand durchfahren werden, wenn die Barrièren nicht geschlossen sind. Nächtliche Arbeitszüge sind eben so zu beleuchten wie die übrigen regelmäßigen Züge.

Ad 5. Das Signalwesen.

Bei der, der Prüfung der einzelnen Bestimmungen über das Signalwesen vorhergehenden allgemeinen Besprechung dieses Gegenstandes ergab sich schon, daß das Signalwesen auf den Preußischen Bahnen ausgebildeter ist als auf den meisten ausländischen, bei Anordnung desselben fast für jede Bahn von besonderen Ansichten ausgegangen worden ist, und daß man den Zweck mit den gewählten Mitteln auf jeder Bahn ohne Ausnahme am vollständigsten erreicht zu haben glaubt. Daß die verschiedenen Signalisirungen bisher alle dem Zwecke entsprochen haben und keins der verschiedenen Systeme so überwiegende Vortheile an den Tag gelegt hat, daß es die andern verdrängt hätte, schien anzudeuten, daß dieser Zweig der Eisenbahnpraxis noch in der Entwickelung begriffen sei, welche durch positive Vorschriften leicht gestört und zurückgehalten werden dürften. Wenn aber hiernach die Anwesenden auch glaubten, daß es jetzt noch nicht an der Zeit sei, ein bestimmtes Signalisirungssystem und eine Gleichförmigkeit in den Bezeichnungen vorzuschreiben, so erkannten dieselben nichts desto weniger den großen Einfluß des Signalwesens auf die Sicherheit des Betriebes an, und hielten dafür, daß allerdings vorzuschreiben sei, Was, als die Sicherheit befördernd, signalisirt werden müsse, während den Verwaltungen das Wie überlassen bleibe, insofern gegen die Wirksamkeit der gewählten Mittel keine gegründete Ausstellungen zu machen sind.

Nachstehende Hauptbestimmungen wurden für den ersteren Fall aufgestellt:

a) Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit und in derselben Richtung folgen soll, muß mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und die in Seitenbahnen haltenden Züge 2c. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen danach treffen zu können.

b) Kann ein Zug nicht weiter kommen, so muß dies den zunächst rückwärts stehenden Bahnwärtern angezeigt werden, damit nachfolgende Züge von denselben aufgehalten werden.

c) Zur Herbeirufung einer Hülfsmaschine von der nächsten Station, wo sich eine solche befindet, werden die geeigneten Signale von Wärter zu Wärter weiter gegeben. Der ankommenden Hülfsmaschine wird 500 Ruthen vor dem haltenden Zuge das Zeichen zum „Langsamfahren" gegeben.

d) Es sind die erforderlichen Vorrichtungen zu treffen, um durchgehende Signale mit Sicherheit durch vorhandene Tunnel fortzupflanzen.

e) An der Drehachse der Ausweichenstellung in den Hauptbahngeleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem ankommenden Zuge geöffnet ist.

f) Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allzeit sichere Kommunikation zwischen dem Zugführer mit dem Maschinisten und den Zugwärtern Statt findet.

g) Beim Betriebe schiefer Seil-Ebenen sind solche Signal-Vorrichtungen anzuordnen, daß dem Zugführer sowohl vor als während der Fahrt eine Kommunikation mit dem Wärter der stehenden Dampfmaschine gesichert ist.

h) Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, muß der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

Ad 6. Das Betriebspersonal.

In Betreff der dem Betriebspersonale aufzuerlegenden Verpflichtungen in Bezug auf die allgemeine Sicherheit fand sich nur wenig zu bemerken, weil dieselben in die Spezial-Instruktionen aufgenommen und von den Verwaltungs-Vorständen, welche für die Vollziehung verantwortlich sind, erlassen werden müssen. Es wurden daher nur einige allgemeine, das Betriebspersonal betreffende Fragen erörtert.

a) Einer jeden Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft soll zur Pflicht gemacht werden, einen besonderen Betriebs-Direktor anzustellen, welchem vornämlich die Ausführung aller Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes nach den reglementarischen Bestimmungen aufzuerlegen und der persönlich dafür verantwortlich zu machen sei. Die Bestellung des Betriebs-Direktors unterliegt der Genehmigung der Regierung.

b) Den Schienenstellern vor der Einfahrt in größern Stationen, an den Zweigbahnen und an den schiefen Ebenen, und eben so den Lokomotivführern, Heizern und Bremswärtern sollen während der Fahrt Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

c) Jeder Lokomotivführer soll zunächst als Heizer gedient, überhaupt eine einjährige Lehrzeit und zuletzt eine von dem betreffenden Maschinenmeister in Gegenwart des Betriebs-Direktors abzuhaltende Prüfung bestanden haben müssen. Ueber die so erlangte Qualifikation wird

dem Lokomotivführer von der betreffenden Direktion ein Zeugniß ausgestellt.

d) Zugführer und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in Zweck entsprechender Art aufgestellt werden.

Ad 7. Vorkehrungen, welche zu treffen sein dürften, um eine unbeschränkte Benutzung alles Betriebsmaterials auf allen Preußischen Bahnen vorzubereiten und für die Folge zu sichern.

In Betreff der Bahn-Einrichtungen wurden folgende Vorschläge genehmigt, und zwar mit dem Anheimgeben, daß dieselben nur bei Neu- oder bei vorkommenden Umbauen und Hauptreparaturen zur Ausführung vorzuschreiben sein dürften:

a) Damit die Wagenräder mit den höchsten zulässigen Spurkränzen nicht auf die zur Befestigung der Schienen angebrachten Stühle, Nägel 2c. stoßen können, sollen künftig die äußersten Kanten der in Maximo $\frac{5}{4}$ Zoll hohen Spurkränze noch einen freien Spielraum von $\frac{1}{4}$ Zoll behalten.

b) Bei Doppelgeleisen soll die Entfernung von der Mitte des einen zu der des andern Geleises mindestens 11 Fuß betragen, wobei die in Preußen bestehende Geleise-Mitte von 4 Fuß $6\frac{1}{2}$ Zoll (4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl.) im Lichten vorausgesetzt wird.

c) Zwischen der Mitte der äußersten Bahnstränge und den bis zur Brüstungshöhe der Personenwagen hinaufreichenden Bauwerken, Laternenpfählen, Wasserkrahnen, Thürpfosten 2c. muß ein Raum von mindestens 6 Fuß 6 Zoll frei bleiben.

d) Als geringste Entfernung von der Mitte des äußeren Geleises bis zum Unterbau der Perrons wird das Maaß von 5 Fuß 3 Zoll festgestellt.

e) Alle Thore, in welche Geleise hineinführen, müssen mindestens $10\frac{1}{2}$ Fuß Breite, 13 Fuß Höhe, bei den Lokomotivschuppen $15\frac{1}{4}$ Fuß Höhe erhalten.

f) Für die geringste Höhe von der äußern Schienenoberfläche bis zur untersten Kante darüber hinwegführender Brücken sollen $15\frac{1}{4}$ Fuß bestimmt werden.

g) Die Hohenlager der Ausgüsse bei den Krahnen zur Speisung der Tender mit Wasser sollen nicht tiefer als 8 Fuß über den Oberkanten der Schienen liegen.

h) In den Kurven dürfen die Schienen nicht weiter aus einander gelegt werden, als daß noch ein Spielraum von 1 Zoll zwischen den Spurkränzen und den Schienen verbleibt.

i) Es soll in jeder Haupt- und Endstation, so wie an den Punkten, wo Seitenbahnen einmünden, eine 31 Fuß im Durchmesser haltende

Drehscheibe oder eine Drehkurve von mindestens 400 Fuß Radius angelegt werden.

Für das Betriebs-Material wurden, um eine Uebereinstimmung in den westlichsten Theilen zu erreichen und nirgends ein Hinderniß des Durchkommens zu finden, folgende Bestimmungen als dem Zwecke entsprechend in Vorschlag gebracht, mit der gleichmäßigen Modifikation, daß sie nur für neu zu erbauende oder umzubauende Maschinen und Wagen in Anwendung zu bringen sein dürften:

a. Alle künftig anzufertigende und anzubringende Radkränze (Tyres) sollen mindestens eine Breite von 4½ Zoll erhalten.

b. Der Raum zwischen den Schienen und den Spurkränzen soll nicht unter ⅞ und nicht über 1 Zoll betragen.

c. Lokomotiv-Schornsteine sollen keine größere Höhe als 15 Fuß über den Schienen erhalten. Man glaubte aber bei diesem Vorschlage bevorworten zu müssen, daß die auf der Berlin-Potsdamer Bahn bewährt gefundenen höheren Schornsteine sich in sofern zu einer Ausnahme eignen, als erforderlichen Falls beim Uebergange dieser Maschinen auf andere Bahnen die Schornsteine ohne Hindernisse abgekürzt werden können.

d. Die größte Breite der Personenwagen soll im Kasten 8 Fuß 4 Zoll, in den Tritten nicht über 10 Fuß betragen. Güterwagen dürfen eine Breite bis höchstens 9 Fuß erhalten.

e. Die Wagen dürfen mit dem höchsten Punkte ihres festen Oberbaues nicht mehr als 12 Fuß über den Schienen hoch sein.

f. Bei den Wagen, mit welchen auf Außenplätzen Personen befördert werden, dürfen die Sitzbretter nicht mehr als 10 Fuß hoch über der Schienen-Oberfläche liegen.

g. Für die Lage der Buffer wurde, in Uebereinstimmung mit dem bei weitem größten Theile der in Betrieb stehenden Wagen, beantragt:

aa. für die Höhe des Mittelpunktes über den Schienen 3 Fuß bis 3 Fuß 4 Zoll,

bb. für die Entfernung unter einander von Mitte zu Mitte 5 Fuß 6 Zoll bis 5 Fuß 9 Zoll.

Wegen Einführung gleicher Signale erhoben sich bei der Berathung darüber die schon unter 5. angedeuteten Schwierigkeiten.

In Bezug auf die Bezeichnung der verschiedenen Betriebs-Beamten auf den einzelnen Bahnen wurden nachstehende Benennungen in Vorschlag gebracht:

a. Für die Bahn-Unterhaltung:

Betriebs-Direktor,
Bahn- und Abtheilungs-Ingenieure,
Bahnmeister,
Bahnwärter.

b. Für den Transportbetrieb:

Betriebs-Direktor,
Bahnhof-Inspektor,

Maschinenmeister,
Zugführer,
Lokomotivführer,
Heizer,
Schaffner,
Packmeister.

Dieses wären die wichtigsten in der Versammlung gemachten Vorschläge, wobei wir jedoch bemerken, daß dieselben bis jetzt noch keine gesetzliche Kraft erhalten haben.

Durch eine im April 1845 von den Ministerien des Innern und der Finanzen an sämmtliche Eisenbahn-Kommissare, so wie an die betreffenden Ober-Präsidenten erlassene Zirkular-Verfügung, ist die allgemeine Einführung der bei mehreren Eisenbahnen zum Theil schon üblichen Erleuchtung des Innern der Personenwagen während der Fahrten im Dunkeln angeordnet worden.

B. Die einzelnen Eisenbahnen des preußischen Staates.

1. Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 320.)

Die Hoffnung der Fortsetzung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, welche an der Gründung derselben einen so wesentlichen Antheil hatte, sollte durch die Ausführung der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in Erfüllung gehen. Da es für die Gesellschaften beider Bahnen nur wünschenswerth sein mußte, eine Vereinigung der Unternehmungen zu Stande zu bringen, so wurden in Bezug hierauf die nöthigen Schritte eingeleitet. Nach den Bestimmungen der Staatsbehörde war dieselbe auf dreierlei Weise möglich:

1. dadurch, daß die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit allem Zubehör erwarb; oder:
2. dadurch, daß die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn für Rechnung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft allein übernahm; oder endlich:
3. dadurch, daß der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft gegen Entrichtung eines Bahngeldes der eigene Betrieb auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn in der Art gestattet würde, wie dies nach §. 45. des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 unter Umständen zulässig ist.

Die beiden letzteren Arten der Vereinigung waren jedoch für beide Gesellschaften mit großen Schwierigkeiten verbunden.

Die Benutzung einer und derselben Eisenbahn durch zwei verschiedene Gesellschaften ist, so viel bekannt, noch nirgends gestattet worden. Eine solche

Art der Benutzung schien aber am wenigsten bei der Berlin-Potsdamer Eisenbahn anwendbar zu sein, da dieselbe von der Gesellschaft allein schon jetzt — außer den häufigen Extrazügen und eingelegten Fahrten — täglich im Winter mit zehn Zügen, im Sommer aber mit zwölf und an dreien Tagen in der Woche sogar mit vierzehn Zügen regelmäßig befahren wird. Die Benutzung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn durch zwei Gesellschaften konnte mithin sehr leicht die erheblichsten Störungen im Betriebe und die größten Gefahren für das Publikum herbeiführen, welche allein durch die Legung eines zweiten Geleises nicht abgewendet werden konnten, und es mußte deshalb bezweifelt werden, daß die Staatsbehörde bei näherer Berücksichtigung der eigenthümlichen Verhältnisse der Berlin-Potsdamer Eisenbahn die Benutzung derselben durch zwei Gesellschaften jemals gestatten werde.

Die zweite Art der Vereinigung dagegen würde der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft die Lasten der Legung eines zweiten Geleises, die Anschaffung neuer gemeinschaftlicher Transportmittel, die Erweiterung und Vermehrung ihrer Gebäude u. s. w. auferlegt, und nach einem ungefähren Ueberschlage die Beschaffung eines Kapitals von etwa 500000 Thlr. zur Ausführung aller dieser Einrichtungen erforderlich gemacht haben. Außerdem aber würde die Ermittelung der Verhältnisse, nach welchen die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft zu den gemeinschaftlichen Betriebs- und Unterhaltungs-Kosten beizutragen haben würde, zu großen Weitläufigkeiten und Verwickelungen geführt haben. Eine mit so großen Schwierigkeiten verbundene Art der Vereinigung lag aber, wenngleich sie die Aussicht auf eine höhere Rente gewährte, weit weniger im Interesse des Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, als der gänzliche Verkauf der ihr gehörigen Eisenbahn gegen ein angemessenes Aequivalent.

Das Komité der Gesellschaft glaubte daher im Interesse derselben zu handeln, wenn es auf den Antrag der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft:

ihr die Berlin-Potsdamer Eisenbahn eigenthümlich zu überlassen

einging, und unter Vorbehalt der Genehmigung der Gesellschaft, so wie unter Vorbehalt der erforderlichen Bestätigung der Staatsbehörde mit den Bevollmächtigten der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft einen Kaufkontrakt entwarf, dessen wesentliche Bestimmungen wir in Nachstehendem mittheilen:

§. 1.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft verkauft und überläßt die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit allem Zubehör, dem gesammten Inventario an Grundstücken, Gebäuden, Transportmitteln und Vorräthen und mit dem aufgesammelten Reservefonds, so wie mit sämmtlichen Aktivis und Passivis der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft eigenthümlich und dergestalt, daß die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit denselben Rechten und Pflichten besitzen und benutzen soll, mit welchen die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft dieselbe bisher besessen und benutzt hat.

§. 2.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn wird mit ihrem Zubehör, dem Inventario und dem Reservefonds in Pausch und Bogen, wie sie steht und liegt, verkauft, und

die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt, vom 1. Januar 1845 ab, alle Nutzungen und Rechte, so wie alle Gefahren und Lasten.

§. 3.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt keine andere Gewährleistung irgend einer Art als die, daß die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit denjenigen Rechten und Pflichten zu besitzen und zu benutzen befugt sein soll, mit welchen die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft selbst dieselbe bisher besessen und benutzt hat. Namentlich wird die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft an Inventarienstücken und Vorräthen ein Mehreres nicht übergeben, als bei der Uebergabe vorhanden sein wird, ohne daß sie für die bis zur Uebergabe verbrauchten, oder durch Zufall oder aus irgend einem anderen Grunde unbrauchbar gewordenen oder abhänden gekommenen Stücke irgend einigen Ersatz zu gewähren hat.

Dabei wird bemerkt, daß die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft einige ihrer Grundstücke zur Zeit nur erbpachts- oder erbzinsweise besitzt. Die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft ist indessen damit zufrieden, daß ihr diese Grundstücke nur in dieser Qualität übereignet werden, und bleibt es ihr überlassen, aus eigenen Mitteln das unbeschränkte Eigenthum dieser Grundstücke zu erwerben.

§. 4.

Die Uebergabe der Berlin-Potsdamer Eisenbahn an die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft erfolgt erst alsdann, wenn der Betrieb auf der Potsdam-Magdeburger Bahn in ihrer ganzen Länge bis zur Friedrichsstadt Magdeburg eröffnet und die Auswechselung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Stamm-Aktien gegen die unter §. 6. stipulirten Obligationen au porteur erfolgt sein wird. Bis dahin wird die Verwaltung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn in der bisherigen Art von der Direktion der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft und den Repräsentanten derselben, jedoch für Rechnung der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, fortgeführt. Die Direktion und die Repräsentanten der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft übernehmen indessen aus dieser Verwaltung keine Verantwortlichkeit irgend einer Art gegen die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft; vielmehr wird die Letztere aus ihrer Mitte der Direktion und den Repräsentanten der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft einen oder einige Direktoren und Repräsentanten zuordnen, welche allein die Verantwortlichkeit gegen die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft übernehmen.

§. 5.

Mit den Aktivis und Passivis der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, zu welchen letzteren auch das Prioritäts-Aktienkapital von ursprünglich 400000 Thlr. und sämmtliche Prozesse gehören, sie mögen bereits entschieden sein oder nicht, oder erst künftig gegen die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft eingeleitet werden, übernimmt die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft auch die Verbindlichkeit, sämmtliche Kontrakte, welche die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft mit ihren Beamten geschlossen hat, in eben derselben Weise zu erfüllen, in welcher die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft hierzu verpflichtet ist. Ueberhaupt aber empfiehlt die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft ihre sämmtlichen Beamten der Fürsorge der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft um so angelegentlicher, als sie das besondere Glück gehabt hat, für den Dienst auf ihrer Bahn und in ihren Bureaux durchweg tüchtige, redliche und zuverlässige Beamte zu finden. Die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft aber wird sich um so mehr angelegen sein lassen, für die Beamten der Berlin-Potsdamer Eisenbahn ferner zu

sorgen, als es ihr zum wesentlichen Vortheile gereicht, mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahn selbst zugleich die erforderliche Anzahl tüchtiger und mit dem Dienst vollkommen vertrauter Beamten übernehmen zu können.

§. 6.

Das Kaufgeld für die der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft verkaufte Berlin-Potsdamer Eisenbahn ist auf zwei Millionen Thaler preußisches Kourant festgesetzt, und hinsichtlich der Verzinsung, Bezahlung und Sicherstellung desselben Folgendes verabredet worden.

1. Das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. Kourant wird nicht sofort baar ausgezahlt, sondern es werden der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrag desselben Obligationen **au porteur** gewährt, nach Art derjenigen Prioritäts-Aktien, welche gegenwärtig auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn haften. Ueber die Stückzahl und Höhe der auszufertigenden Obligationen bleibt die weitere Vereinbarung noch vorbehalten; doch sollen die Obligationen nicht über den Betrag von mehr als 200 Thlr. ausgefertigt werden.
2. Das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. Kourant wird vom 1. Januar 1845 ab mit vier Prozent verzinst und die Zinsen werden in halbjährigen Terminen entrichtet.
3. Das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. Kourant darf von keinem Theile gekündigt werden, vielmehr werden die darüber auszufertigenden Obligationen zur Bezahlung **al pari** verloost werden. Mit dieser Verloosung darf jedoch erst alsdann, wenn das auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn haftende Prioritäts-Aktien-Kapital abgelöst sein wird, und in keinem Falle vor Ablauf von zehn Jahren, vom 1. Januar 1845 an gerechnet, der Anfang gemacht werden. Die Königliche Regierung soll ersucht werden, den Prozentsatz, nach welchem die Verloosung erfolgen soll, sofort zwischen der Berlin-Potsdamer und der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu reguliren, und muß diese Regulirung vor der Bestätigung des gegenwärtigen Vertrages durch die Staatsbehörde erfolgt sein.
4. Zur Sicherheit des Kaufgeldes der 2,000000 Thlr. Kourant, der Zinsen zu 4 Prozent und der etwaigen Kosten der Einziehung und Beitreibung des Kapitals und der Zinsen, verpfändet die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft die ganze Berlin-Magdeburger Eisenbahn, also sowohl die Berlin-Potsdamer als auch die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn nebst allem Zubehör und dem gesammten Inventario. Der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft wird für das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. Kourant nebst Zinsen und Kosten bei der Berlin-Potsdamer Eisenbahn die Priorität unmittelbar hinter den jetzt noch darauf haftenden Prioritäts-Aktien, auf der Potsdam-Magdeburger Bahn aber die erste Stelle zugesichert.

Die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt indessen, von Genthin aus eine Zweigbahn nach der Berlin-Hamburger Bahn zu erbauen und zu diesem Zwecke ein Kapital von 1,500000 Thlr., zu 4 Prozent zinsbar, ebenfalls gegen Obligationen **au porteur** aufzunehmen, für welches nicht blos die gedachte Zweigbahn, sondern auch die Berlin-Magdeburger Bahn verpfändet werden soll, wogegen alsdann der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft für das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. Kourant nebst Zinsen und Kosten gleichfalls die von Genthin nach der Hamburg-Berliner Eisenbahn zu führende Zweigbahn nebst Zubehör verpfändet werden soll.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft räumt nun für den Fall, daß die Zweigbahn von Genthin nach der Berlin-Hamburger Eisenbahn genehmigt und von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt, ihr auch diese Zweigbahn für das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. nebst Zinsen und Kosten mit verpfändet wird, einem von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft auf die Berlin-Magdeburger Eisenbahn und die gedachte Zweigbahn aufzunehmenden Kapitale von einer Million fünfmalhunderttausend Thlr. preußisches Kourant, nebst vier Prozent Zinsen und Kosten der Einziehung und Beitreibung, gleiche prioritätische Rechte mit dem Kaufgelde der 2,000000 Thlr. Kourant nebst 4 Prozent Zinsen und den Kosten der Einziehung und Beitreibung bei der Berlin-Potsdamer, der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und der von Genthin nach der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu erbauenden Zweigbahn hiermit ein.

Die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft willigt übrigens darin, daß das Kaufgeld der 2,000000 Thlr. Kourant nebst Zinsen und Kosten in das Hypothekenbuch bei sämmtlichen verpfändeten Bahnen eingetragen werde, sobald für dieselben ein Hypothekenfolium angelegt sein wird.

§. 7.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, für das laufende Jahr 1844 an Zinsen und Dividende nicht mehr als zusammen sieben und ein halbes Prozent des Stamm-Aktien-Kapitals zu vertheilen und zum Reservefonds mindestens ein Prozent des Stamm-Aktien-Kapitals, jedoch nur nach den bisherigen Grundsätzen, zurückzulegen.

§. 8.

Der gegenwärtige Vertrag wird für die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft rechtsverbindlich, sobald das Komité und der Ausschuß derselben die Genehmigung des Vertrages erklärt haben, wogegen die Rechtsverbindlichkeit desselben für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft erst alsdann eintritt, wenn der Vertrag die Genehmigung der General-Versammlung der Aktionäre und die Bestätigung des Staates erhalten hat.

§. 9.

Sollten dieser Vertrag und die etwa erforderlichen Nachträge zu demselben stempelpflichtig werden, so übernimmt die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft die alleinige Bezahlung der Stempelgefälle.

§. 10.

Die Berlin-Potsdamer, so wie die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft entsagen allen diesem Vertrage zuwiderlaufenden Einwendungen; insonderheit entsagt die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft dem Einwande der Verletzung über die Hälfte, das heißt: dem Einwande, daß der Kaufpreis den doppelten Betrag des Werthes der gekauften Berlin-Potsdamer Eisenbahn übersteige, hiermit ausdrücklich.

In der hierauf am 11. Dezember 1844 gehaltenen außerordentlichen General-Versammlung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft wurde der vorstehende Entwurf des Kaufvertrages genehmigt. Außerdem beschloß die Versammlung, daß jeder Aktionär der Potsdamer Bahn berechtigt sein solle, sich mit einem Vortheile seines Aktienbetrages bei dem neuen Unternehmen zu betheiligen.

Mit dieser Zusatzbestimmung erklärte sich das Komité der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, indem es jedem Aktionär der Berlin-Pots-

damer Gesellschaft, bei der Auflösung der letzteren, den vierten Theil des Nominalbetrages seiner Aktien in Potsdam-Magdeburger Aktien im Pari-Kourse zusicherte, einverstanden, worauf der Vertrags-Entwurf der Staatsbehörde unterm 18. Dezember überreicht wurde, um die zur beschlossenen Auflösung der Gesellschaft nach §. 67. der Statuten erforderliche Bestätigung zu erwirken. Durch die Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 17. August 1845 wurde dieselbe ertheilt, und es wird daher in der nächsten Zukunft die Berlin-Potsdamer Eisenbahn für sich bestehend aufhören, um unter dem Namen „Berlin-Magdeburger Eisenbahn" mit der Potsdam-Magdeburger ein Ganzes zu bilden.

Nach einer Bekanntmachung des Komité's der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 17. Oktober 1845 soll den Aktionären der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft die oben erwähnte Betheiligung bei der ersteren Gesellschaft schon jetzt gewährt werden, wenn sie sich bereit erklären, statt der unkündbaren Prioritäts-Obligationen **Litt. A.** kündbare Obligationen von der Klasse **Litt. B.** (siehe das bei der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn angeführte Allerhöchste Privilegium vom 17. August 1845) anzunehmen.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Mittel.

(Seite 325.)

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:

Land- und Stadtgerichtsrath Sethe, Vorsitzender;
Kammergerichtsrath Meier;
Oberst a. D. von Reuß;
Geh. Ober-Revisionsrath Leist;
Kammerherr von Röder;
Banquier J. Saling;
Kaufmann C. Stegmüller;
Banquier W. Nathan;

Repräsentanten sind:

Kammergerichtsrath Dr. Moller, Vorsitzender;
Königl. Hof-Goldschmidt Hossauer;
Regierungs-Referendarius von Reuß;
Hauptmann a. D. Normann;
Rendant der Berlin-Frankfurter Eisenbahn Thimm;
Buchhändler G. Reimer;
Lieutenant a. D. L. Rellstab;
Kaufmann S. A. Liebert;
" C. F. Berg;
" H. W. Jensen;
Kammergerichts-Assessor Meier;
Banquier C. Ebeling;
Rentier Hieronymus;

praft. Arzt Dr. Braun;
Kaufmann H. Henoch.
Spezial-Direktor der Bahn ist:
Hauptmann a. D. Damm.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Kosten.

(Seite 326.)

A. Betriebs-Einnahmen im Jahre 1844.

Benennung.	Thlr.	sg.	pf.
Bestand laut Jahresbericht v. 21. Februar 1844, ultimo Dezember 1843	19	15	2
Hierzu, nach Abzug der Zahlungen, Einnahmen, die das Jahr 1843 treffen	363	14	9
	382	29	11
I. Für den Personen-Verkehr.			
a. Für die Fahrten zwischen Berlin und Potsdam.			
1. Für verkaufte Billets	156729	22	6
2. Militair-Kommando's und Waisenknaben	1730	17	6
3. Für die Fahrten Ihrer Maj. des Königs und der Königin	1555	—	—
4. Für die Fahrten des Königl. Hofes, incl. der Extrafahrten	3146	4	—
b. Für die Fahrten zwischen Berlin und Steglitz	492	19	—
	163654	3	—
II. Für den Güter-Transport, incl. der Ueberfracht des Passagier-Gepäcks	17823	8	6
III. Miethen	2583	25	—
IV. Verschiedene Einnahmen	3702	28	8
Summe der Einnahmen pro 1844	187764	5	2
Summe aller Einnahmen incl. obigen Bestandes	188147	5	1

In den einzelnen Monaten des Jahres 1844 und den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 waren die Betriebs-Einnahmen wie folgt:

Monat.	1844.			1845.		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr	pf.
Januar	9295	15	3	10372	4	6
Februar	8517	20	9	8024	28	6
März	10082	24	6	10399	27	3
April	12585	5	9	11575	13	3
Mai	21365	22	3	19444	13	3
Juni	20523	5	6	19365	15	3
Juli	19407	7	3	19410	17	3
August	17946	24	6	19173	9	9
September	20193	11	9	17660	2	6
Oktober	18555	1	—	16331	1	—
November	11520	8	—			
Dezember	11484	15	—			
Zusammen	181477	11	6			
Hierzu Miethen und verschiedene Einnahmen	6286	23	8			
	187764	5	2			

Die Betriebs-Ausgaben pro 1844 waren dagegen:

Benennung.	Thlr.	sg.	pf.
A. Bahnverwaltung.			
1. Gehalte	8033	15	9
2. Instandhaltung der Bahn.			
a. Zur Instandhaltung der Bahn, Dossirungen und Gräben	3687	8	—
b. Material zur Herbeischaffung der nöthigen Reserve-Erde	399	12	5
c. Anpflanzungen	99	28	—
d. Instandhaltung der Drehscheiben, Ausweichungen und Straßen-Uebergänge	475	—	9
e. Reparatur der Wächterbuden und Warnungstafeln	56	24	10
3. Instandhaltung der Bahngeräthe.			
a. Vermehrung derselben	127	16	6
b. Ersatz und Reparatur	232	24	—
4. Instandhaltung der Gebäude und Brücken.			
a. Berliner Bahnhof	2091	14	1
b. Potsdamer Bahnhof	1325	21	10
c. Bahnwärterhäuser	927	16	5
d. Brücken	464	27	10
5. Insgemein	484	28	9
Summe A. der Bahnverwaltung	18406	29	—
B. Transportverwaltung.			
1. Verpflegung der Mannschaften.			
a. Gehalte	11831	—	—
b. Kleiderersatz	373	26	5
c. Tagelöhner zum Dienst bei den Lokomotiven, Personenwagen und auf den Bahnhöfen	3704	8	1
d. Instandhaltung der Sägemaschine	106	26	1
2. Kosten der Transportverwaltung.			
a. Zu den Maschinen:			
Brennholz	15111	26	3
Baumöl	62	21	10
Wagenschmiere	—	28	—
Talg	228	25	2
Rüböl	495	19	7
Knochenöl	52	23	5
Speck	8	16	6
Material zum Putzen der Maschinen	317	1	3
" zur Erleuchtung der Wagenzüge	157	2	—
b. Zum Schmieren u. Putzen der Personen-, Fracht- u. Viehwagen	229	4	6
c. Zum Heizen der Vorwärmer und Maschinenschuppen	170	18	9
3. Instandhaltung der Dampf- und Transportwagen.			
a. der Dampfwagen und Tender	6425	28	1
b. der Personenwagen	5267	28	—
c. der Fracht- und Viehwagen	437	22	6
4. Transportgeräthe und Werkzeuge.			
a. Neue Geräthe	235	3	2
b. Ersatz und Reparatur	1048	11	1
5. Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahnstrecke, so wie der Empfangs- und Arbeitszimmer	1619	1	8
6. Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer	63	26	3
7. Druckkosten.			
a. Für Billets	216	12	6
b. " Stempelgeräthe	44	3	9
c. " verschiedene Druckkosten	299	12	6
d. " Insertionskosten	291	7	—

Benennung.	Thlr.	sg.	pf.
8. Unterhaltung des Stadtfuhrwerks.			
a. Leute (Gehalt und Bekleidung)	528	13	3
b. Pferde (Fourage, Hufbeschlag, Medikamente, Geschirr- und Stallsachen)	855	23	8
c. der Stadtgüterwagen	194	2	8
d. der Pferdeställe	8	25	9
e. Insgemein	85	12	11
9. Insgemein. Für Reinigen der Lokale, Fahrprämien an Maschinisten und verschiedene Ausgaben	905	16	3
Summe B., Transportverwaltung	51378	18	10
C. Allgemeine Verwaltungskosten.			
1. Gehalte	3829	13	6
2. Pensionen	792	—	—
3. Abgaben und Feuerversicherungen	1136	1	7
4. Zu Amtsreisen	164	15	—
5. Bureaukosten	384	4	2
6. Kleiderersatz	91	14	6
Summe C., Allgemeine Verwaltungskosten	7822	18	9
Rekapitulation der Betriebs-Ausgaben.			
A. Bahnverwaltung	18406	29	2
B Transportverwaltung	51378	18	10
C. Allgemeine Verwaltungskosten	7822	18	9
Summe	77608	6	9
Die Einnahme betrug	188147	5	1
„ Ausgabe „	77608	6	9
Zinsen und Amortisation der Prioritäts-Aktien	22146	—	—
„ der Stamm-Aktien	50000	—	—
Summe sämmtlicher Ausgaben	149754	6	9
Bleiben	38392	28	4
Hiervon 2½ Prozent Dividende mit	25000	—	—
Davon kommen:	13392	28	4
Auf den Reservefonds	11668	3	5
Zur Krankenkasse	175	4	11
Zu Prozeßkosten	705	17	—
	12548	25	4
Bleiben	844	3	—

Wovon 840 Thlr. mit Genehmigung der Repräsentanten zu Gratifikationen für die Beamten der Gesellschaft bestimmt sind.

Der Reservefonds hatte am Schlusse des Jahres 1844, nach Abzug der im Laufe des Jahres 1844 gemachten Ausgaben im Betrage von 16229 Thlr. 26 sgr. 11 pf., einen Bestand von 48400 Thlr.

Aus nachstehender Zusammenstellung sind die Leistungen so wie die Reparaturkosten der einzelnen Maschinen ersichtlich.

Namen der Maschinen.	Anzahl der zurückgelegten Meilen.	Anzahl der beförderten Wagen.	Feuerungsmaterial-Verbrauch für alle Fahrten. Brennholz Haufen. 1	$\frac{1}{12}$	für eine Fahrt. Brennholz Haufen. $\frac{1}{12}$	für eine Meile. Brennholz Haufen. $\frac{1}{12}$	Arbeitslohn für die Handwerker der Gesellschaft. Thlr.	sg.	pf.	Kostenbetrag des Materials. Thlr.	sg.	pf.	Kostenbetrag für gebrauchte Ersatztheile u. in der Stadt ausgeführte Reparaturen. Thlr.	sg.	pf.	Insgemein. Thlr.	sg.	pf.	Summa. Thlr.	sg.	pf.	Kostenbetrag für eine Meile im Durchschnitt. Thlr.	sg.	pf.	Summe der 1839, 1840, 1841, 1842, 1843 und 1844 zurückgelegten Meilen.
Adler	892,8	1787	34	13	4,87	1,23	49	4	2	29	21	1	70	13	11	23	19	8	172	28	10	—	5	9	9543
Amerika	1586	3333	59	13	4,09	1,17	82	23	11	49	4	11	180	22	4	23	19	8	336	10	10	—	6	4	8934,8
Bär	1729	4201	79	11	5,16	1,47	132	10	3	119	16	6	428	13	4	23	19	8	703	29	9	—	12	3	6425
Greif	947,5	2064	32	—	3,45	0,89	238	9	4	88	6	8	471	24	—	23	19	8	821	29	8	—	26	—	5191,5
Herkules	269,6	1031	10	14	4,52	1,29	74	23	6	41	24	11	479	6	11	23	19	8	619	15	—	2	8	11	5285,3
Iris	1445,5	2988	45	3	3,56	1	258	11	2	146	3	1	153	6	5	23	19	8	581	10	4	—	12	1	10861,2
Jupiter	415	1214	17	1	4,35	1,23	104	—	3	72	9	9	735	11	—	23	19	8	835	10	8	2	—	5	3268,1
Merkur	2155	4602	78	9	3,84	1,13	85	21	10	53	—	2	368	24	8	23	19	8	531	6	4	—	7	5	11449,8
Minerva	1313	2860	41	7	3,37	0,98	162	15	10	60	2	4	406	3	1	23	19	8	652	10	11	—	14	11	5498,3
Pegasus	2082,5	4241	68	—	3,66	1,05	114	25	9	55	21	5	507	6	8	23	19	7	701	13	5	—	10	1	10911
Prussia	1895,3	3975	59	7	3,46	0,90	85	28	2	41	9	11	28	10	10	23	19	7	179	8	6	—	2	10	9668,5
Vulkan	49	77	2	7	5,27	1,59	132	6	6	38	5	4	96	2	5	23	19	7	290	3	10	5	27	7	4077,3
Summa	14780	32332	517	5	3,84	1,12	1521	—	8	795	6	1	3825	25	7	283	25	9	6425	28	1	—	13	½	91114,8

Der Zustand der Maschinen ist, in Erwägung daß ihnen die Vortheile der neuern Erfindungen nicht zu Statten kommen können, im Allgemeinen zufriedenstellend. Zwei von ihnen müssen indessen mit neuen Feuerboxen, eine mit zylindrischen Kesseltheilen versehen werden. Die vorschriftsmäßige Dauer der Fahrten bei Tage ist für gewöhnliche Fälle um 5 Minuten verkürzt und zugleich mit Rücksicht darauf, daß hierdurch das Innehalten der vorgeschriebenen Zeit schwieriger wird, die Fahrprämie für die Maschinisten auf 3 sgr. erhöht. Bei dieser vermehrten Schnelligkeit haben sich die amerikanischen Maschinen, wegen der geringern Dimension ihrer Räder, nicht so tüchtig gezeigt wie die übrigen. Außerdem ist die Einrichtung getroffen, daß den Maschinisten von den Ersparnissen an Feuerungsmaterial, welche sie bewirken, nach Verhältniß des von jedem Einzelnen Ersparten, eine prozentweise, jährlich zu berechnende Belohnung gewährt wird. Diese Belohnung hat bei einzelnen Maschinisten die Summe von beinahe 20 Thlr. erreicht. Hauptsächlich dieser Einrichtung ist es zuzuschreiben, daß im Jahre 1844 bei den Fahrten allein eine Quantität Holz zum Werthe von 770 Thlr. erspart ist. Mit Einschluß dieser Summe hat die Holzersparniß überhaupt etwa 1338 Thlr. betragen.

Die Beschaffenheit der Personenwagen im Anfange des Jahres 1844 war keineswegs befriedigend. Es ist nicht zu leugnen, daß dieselben noch vieles zu wünschen übrig lassen und einer wesentlichen Verbesserung bedürfen. Indessen kann bei der großen Anzahl Wagen, die stets disponibel gehalten werden müssen, ein Ersatz durch völlig neue Wagen nur nach und nach bewirkt und das in dieser Beziehung früher Versäumte nur allmählig wieder nachgeholt werden. Mit der früher angewendeten Umänderung der Planwagen dritter Klasse in Wagen mit festen Oberdecken ist eingehalten, weil diese Maaßregel keinen Vortheil gewährt, welcher mit ihren Kosten im Verhältniß stände. Dagegen sind zwei Wagen erster Klasse neu gepolstert und ausgeschlagen, neun Wagen zweiter Klasse mit neuen Sitzpolstern, Rückenkissen und Wandbezügen versehen und in vier Wagen erster Klasse, d. h. in 12 Koupé's, eine elegante Erleuchtung angebracht worden. Von fünf Wagen zweiter Klasse, welche der Reparatur nicht mehr fähig waren, sind die Kasten auseinandergenommen und die unbrauchbaren Materialien verkauft, die brauchbaren dagegen reservirt worden. Dasselbe ist mit den offenen achträdrigen Wagen dritter Klasse geschehen.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 341.)

Außer den 5 Prozent Zinsen wurden noch pro 1844 2½ Prozent Dividende gezahlt.

Der niedrigste Kours der Aktien war nicht unter pari, der höchste war 205, der jetzige (am 12. November 1845) 202.

I. Personen-Frequenz.

(Seite 342.)

Diese war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844:

a. Zwischen Berlin und Potsdam.

Monat.	Personen des Königlichen Hofes.	Personen zu den vollen Preisen der Klassen I.	II.	III.	Personen zu Abonnementspreisen der Klassen I.	II.	III.	Personen in Koupé's der Klassen. I zu 6 Personen	II zu 10 Personen	III zu 10 Personen	Wagen III zu 30 Personen	Zehlendorfer der Klassen I.	III.	Rekruten, Militair-Kommandos und Waisenknaben 2c.	Personen in Summa.	Anzahl der Extrafahrten.	Geld-Einnahme. Thlr.	sg.	pf.
Januar	—	1036	4102	8127	230	720	7750	12	120	120	120	12	618	206	23173	1	8096	—	—
Februar	—	1113	3826	6230	210	750	7100	36	80	40	30	10	564	147	20136	1	7154	20	—
März	—	1116	4140	7502	390	1120	9725	24	100	160	150	18	606	188	25239	—	8712	2	6
April	242	1687	6048	14443	230	390	4200	126	100	470	60	65	858	556	29475	4	11029	25	—
Mai	308	3375	11845	28498	100	150	2010	354	780	1360	180	33	969	226	50188	7	19808	12	6
Juni	1168	2926	10675	26976	120	220	2890	222	570	1610	270	29	798	302	48776	3	18972	5	—
Juli	662	2504	9864	28662	30	70	1560	114	420	1420	330	11	750	197	46594	1	17941	4	—
August	922	1967	9597	24162	10	60	2950	66	490	900	90	22	631	215	42082	—	16286	17	6
September	153	2663	12780	26503	10	80	2660	120	560	820	240	38	815	2181	49623	3	18857	22	6
Oktober	241	3246	10342	23413	20	50	2200	198	360	660	810	29	654	1261	43484	7	16816	—	—
November	1640	1549	4851	12430	70	150	3400	48	50	280	30	60	394	2714	27666	3	10155	27	6
Dezember	1328	1373	4772	12894	20	10	1140	36	80	120	120	24	517	2040	24474	—	9330	27	6
Summe	6664	24555	92842	219840	1440	3770	47585	1356	3710	7960	2430	351	8174	10233	430910	30	163161	14	—

b. Zwischen Berlin und Steglitz.

Monate.	Billets à Sgr. 3.	Billets à Sgr. 5.	Summa.	Geld-Einnahme. Thlr.	sg.	pf.
Januar	96	—	96	9	18	—
Februar . . .	96	2	98	9	28	—
März	121	1	122	12	8	—
April	292	12	304	31	6	—
Mai	741	47	788	81	28	—
Juni	608	17	625	63	19	—
Juli	605	59	664	70	10	—
August	831	31	862	88	8	—
September . .	676	115	791	86	23	—
Oktober . . .	317	42	359	38	21	—
November . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . .	—	—	—	—	—	—
Zusammen	4383	326	4709	492	19	—

Die Personen-Frequenz zwischen Berlin und Potsdam hat sich gegen das Jahr 1843 um 18633 Personen vermindert. Trotz dem hat die Einnahme dafür 7352 Thlr. 7 sgr. mehr als im Jahre 1843, und 20664 Thlr. 26 sgr. 6 pf. mehr als im Jahre 1842 betragen, so daß es ungeachtet der höchst ungünstigen Witterung während des Sommers 1844, und ungeachtet der langen Abwesenheit des Königlichen Hofes von Berlin möglich geworden ist, 11668 Thlr. 3 sgr. 5 pf. zum Reservefonds zu legen und 2½ Prozent Gewinn-Dividende zu vertheilen. Hierzu trug namentlich bei, daß der Mißbrauch, der mit den Abonnement-Billets von Zwischenhändlern und sonst getrieben worden, durch eine veränderte Einrichtung beseitigt wurde. Diese Einrichtung ist mit dem 15. April 1844 in's Leben getreten, und die vorstehende Nachweisung, in welcher die Anzahl der mit und ohne Abonnement-Billets beförderten Personen gesondert angegeben ist, ergiebt, daß seitdem die Benutzung des Abonnements im Verhältniß gegen früher bedeutend abgenommen hat.

		Personen.	Einnahme. Thlr.	sgr.	pf.
Im Januar	1845 wurden befördert	23621	8975	—	—
" Februar	" " "	17390	6826	22	6
" März	" " "	22174	8651	12	6
" April	" " "	26553	9953	28	6
" Mai	" " "	45552	17742	12	—
" Juni	" " "	46548	17850	4	—
" Juli	" " "	47896	17830	6	—
" August	" " "	45439	17329	16	6
" September	" " "	40645	15606	5	6
" Oktober	" " "	33798	14182	7	—

m. Güter-Frequenz.

(Seite 346.)

Dieselbe war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844:

Monat.	Passagiergut.		Frachtgut.		Wagen.	Pferde.	Kühe und Ochsen.	Kälber.	Schafe und Ziegen.	Hunde.	Schweine.	Federvieh.	Betrag in Summa.		
	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.									Thlr.	sg.	pf.
Januar	759	47	12381	65	9	3	6	—	16	50	94	—	1189	27	3
Februar	637	64	13629	10	4	2	2	—	17	81	36	—	1353	2	9
März	792	88	13077	74	5	7	4	—	2	110	15	—	1358	14	—
April	1235	3	12077	80	5	11	2	12	10	164	41	—	1524	4	9
Mai	1551	74	11381	97	19	18	2	20	2	177	10	—	1475	11	9
Juni	1634	79	9066	51	21	10	2	13	1	147	103	—	1487	11	6
Juli	1797	5	9421	47	17	7	2	—	5	166	34	—	1395	23	3
August	1588	107	8614	41	8	9	4	11	2	124	43	—	1571	29	—
September	1752	16	7959	52	37	15	18	18	5	115	79	—	1248	26	3
Oktober	1877	101	10607	9	18	8	1	25	—	107	89	—	1700	10	—
November	940	55	10844	60	9	2	4	8	—	44	159	—	1364	10	6
Dezember	927	109	12435	89	9	1	6	12	1	50	131	—	2153	17	6
Zusammen	15496	88	131497	15	161	93	53	119	61	1335	834	—	17823	8	6

Gegen das Jahr 1843 stellt sich
eine Vermehrung der Passagiergüter von 1852 Ztr. 97 Pfd.
eine Verminderung der Frachtgüter von 7236 „ 64 „
eine Vermehrung der Einnahme von 100 Thlr. 25 sgr. 3 pf.
heraus.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 wurden auf der Bahn transportirt:

	Passagiergut.	Frachtgut.	Einnahme.
Januar	918 Ztr.	13840 Ztr.	1397 Thlr. 4 sgr. 6 pf.
Februar	631 „	13408 „	1198 „ 6 „ — „
März	906 „	17031 „	1748 „ 14 „ 9 „
April	1134 „	12902 „	1621 „ 14 „ 9 „
Mai	1803 „	12410 „	1702 „ 1 „ 3 „
Juni	1701 „	10764 „	1515 „ 11 „ 3 „
Juli	13850 Ztr.		1580 „ 11 „ 3 „
August	1750 „	13097 „	1843 „ 23 „ 3 „
September	1992 „	10604 „	2053 „ 27 „ — „
Oktober	1711 „	12950 „	2148 „ 24 „ —

2. Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

Um eine vollständige Uebersicht über die jetzige Lage des Unternehmens zu geben, fügen wir dem S. 470 hierüber Angeführten noch Folgendes aus dem Mitte Dezember 1844 vom Komité an die Aktionäre erstatteten Berichte hinzu.

Schon durch die Allerhöchste Kabinetsordre vom 21. Juli 1843 drückte der König seine große Geneigtheit aus, dem Stadtrathe Jakobs zu Potsdam die Konzession zur Führung einer Eisenbahn von Potsdam nach Magdeburg mit einer Zweigbahn, um die Verbindung zwischen Magdeburg und der Berlin-Hamburger Eisenbahn herzustellen, zu ertheilen.

Digitized by Google

Es wurde jedoch durch die ferner ergangene Allerhöchste Ordre vom 29. September 1843 ausgesprochen, daß bei Konzessionirung einer Eisenbahnanlage in der direkten Richtung auf Magdeburg, der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft nach den bei deren Konstituirung gepflogenen Verhandlungen, ein, wenn auch nicht im Rechte, doch in der Billigkeit gegründeter Anspruch auf vorzugsweise Berücksichtigung gebühre, und es wurde deshalb den Herren Jakobs und Hauptmann v. Puttkammer (welcher Letztere die neue Anlage von Anfang an und mit großem Eifer mit betrieben hatte) aufgegeben: zum Behufe jenes Unternehmens sich mit dieser Gesellschaft zu vereinigen, zugleich aber auch eine Uebereinkunft wegen des Anschlusses der neuen Bahn an die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit der für diese bestehenden Gesellschaft zu vermitteln. Die Verhandlungen mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn führten dahin, daß dieselbe jede Betheiligung bei dem neuen Unternehmen ablehnte. Die Verhandlungen mit der Berlin-Potsdamer Gesellschaft zerschlugen sich im Februar 1844 und wurden erst später wieder aufgenommen.

Ueber einen sehr wichtigen Punkt war in der Zwischenzeit verhandelt, nämlich über die schwierige Durchführung der Bahn über die Insel Potsdam, welche wegen der ununterbrochen gegen das linke Havel-Ufer bis zum Schwielowsee ziehenden und sich tief in das Land hinein erstreckenden Berge nicht zu vermeiden war. Die Allerhöchste Kabinetsordre vom 23. Januar 1844 gestattete, vorbehaltlich der technischen Prüfung dieser Richtung, daß die Bahn vom jetzigen Potsdamer Bahnhofe aus über die Havel nach der südlichen Seite des Lustgartens längs desselben hingeführt werden, dann den Wall überschreiten, über den Stadtkanal durch die Kietzstraße fortgehen, einen kleinen Theil der Havelbucht durchschneiden, über den Bau-Depot-Hof hinweg nach den sogenannten Puppen beim neuen Palais führen, und sodann die Linie über den Kuhforter Damm und Kemnitz nach Großkreuz verfolgen könne. Zugleich wurde hierbei erklärt, daß der König dieser Linie die Zustimmung ertheile, weil sie als die am wenigsten kostspielige dargestellt sei.

Durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 29. März 1844 wurde nun bestimmt, daß der Ertheilung der Konzession zur Erbauung der Eisenbahn von Potsdam nach Magdeburg nur noch Anstand zu geben sei, bis die Verhandlungen über die Thüringische Eisenbahn zu einem bestimmten Resultate gediehen sein würden, da die von der Anlage derselben zu erwartende Vermehrung der Frequenz auf der Berlin-Anhaltischen Bahn eine, allen Rücksichten der Billigkeit entsprechende Ausgleichung für die Minderung des Verkehrs mit sich bringen werde, welche für sie aus der Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Magdeburg hervorgehen möchte, und sonach zu einer sonstigen Begünstigung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft bei Gestattung der direkten Bahn nach Magdeburg kein weiterer Anlaß vorliege, sobald die Ausführung der Thüringischen Eisenbahn gesichert sei. Es wurde jedoch noch ferner erklärt:

1. daß bei Ertheilung der Konzession der Bau einer Brücke über die Elbe

bei Magdeburg zur Herstellung einer unmittelbaren Verbindung mit den jenseitigen Eisenbahnen jedenfalls zur Bedingung zu machen sei, und
2. daß durch geeignete Festsetzungen dahin gewirkt werden solle, daß dem allgemein verbreiteten verderblichen Aktienschwindel bei diesem Unternehmen vorgebeugt werde.

Endlich wurde in Betreff der Ausführung des Unternehmens bestimmt, daß den Herren Jacobs und v. Puttkammer entweder die Herstellung der Bahn mit den Mitteln ihres eigenen Vermögens und Kredits für ihre eigene Gefahr und Rechnung, ohne alle Emittirung von Aktien oder auf den Inhaber lautende Obligationen überlassen werden solle, oder daß, wenn sie die Ausführung auf diese Weise nicht übernehmen wollten oder könnten, sondern das Ausgeben von dergleichen Papieren für unerläßlich hielten, einer von beiden zu bildenden Aktien-Gesellschaft die Konzession für das Unternehmen bewilligt werden könne.

Ungeachtet des inzwischen eingetretenen Todes des Hauptmanns v. Puttkammer schritt hierauf der Stadtrath Jacobs allein, unter Vorwissen der Königlichen Behörden, im Mai 1844 zur Bildung der Gesellschaft und, nachdem auch die durch das Testament ihres Ehegatten zur alleinigen Vertretung des Nachlasses legitimirte verwittwete Hauptmann v. Puttkammer die erfolgte Vertheilung der Aktien anerkannt hatte, erklärte der Finanz-Minister durch einen Erlaß vom 31. August 1844 auch den aus deren Nichtzuziehung erwachsenen Anstand für beseitigt, indem er sich einer Einwirkung auf die Unterbringung der Aktien enthalten zu müssen glaubte.

Die Vorarbeiten wurden inzwischen von dem für das Unternehmen gewonnenen Regierungsrath v. Unruh in Potsdam und Ober-Ingenieur Heß eifrig wieder aufgenommen; der für die Insel Potsdam aufgestellte Bauplan wurde von dem Königl. Geheimen Finanzrath Mellin im Auftrage des Finanz-Ministers revidirt, und unterm 7. August 1844 gestattete Letzterer: daß der Stadtrath Jacobs das zur Bahn auf der Potsdamer Insel nöthige Terrain im Wege gütlicher Uebereinkunft acquirire, indem der König den Finanz-Minister ermächtigte, der zu konzessionirenden Gesellschaft die Bedingung zu stellen: daß sie ihn für solche Auslagen entschädigen müsse. Herr Jacobs, welcher bis zur Leistung der ersten Einzahlung schon 17289 Thlr. 10 sgr. 9 pf. aus eigenen Mitteln baar vorgeschossen hatte und in Uebereinstimmung mit der Gesellschaft handeln wollte, bat jedoch, das von den Zeichnern selbst mit einer ausgedehnten Vollmacht versehene Komité zusammentreten zu lassen, und diesem die fernere Geschäftsführung zu überlassen, worauf sowohl diese Maaßregel, als die Zusammensetzung des Komité's, vom Finanz-Minister, durch den schon oben erwähnten Erlaß, genehmigt wurde.

Der Finanz-Minister bemerkte in jenem Reskripte zugleich: daß, nachdem die Konzessionirung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft erfolgt sei, die Bedenken beseitigt seien, von deren Erledigung die Konzession für das Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Unternehmen in der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 29. März 1844 abhängig gemacht worden sei. Die definitive Konzes-

sionirung und Bestätigung der Gesellschaft wurde jedoch noch von der Erledigung folgender Anstände abhängig gemacht:

1. Der Stadtrath Jacobs hatte über einen Theil der Aktien nicht disponirt, welche zur Verfügung der Gesellschaft gestellt wurden;
2. die Abhaltung einer General-Versammlung aller Aktionäre, um mit ihnen das Gesellschafts-Statut zu berathen;
3. eine Verständigung mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft wegen Ueberlassung der Bahn oder über gemeinschaftliche Betriebseinrichtungen.

Zur Erledigung des Punktes 2 hatte, in Folge einer in den Zeichnungs-Bedingungen enthaltenen Ermächtigung, das Komité das Statut schon früher entworfen; gegen dasselbe waren aber von den Ministerien wesentliche Erinnerungen aufgestellt, und danach wurde vom Komité ein neuer Entwurf ausgearbeitet, welcher in der General-Versammlung vom 24. Oktober 1844 sehr gründlich besprochen und in einzelnen Punkten abgeändert wurde.

Die General-Versammlung ertheilte außerdem dem Komité ausreichende Vollmacht zur Fortführung der Geschäfte, und zeigte sich mit deren bisherigen Leitung dadurch einverstanden, daß es diese Vollmacht einstimmig erneuerte.

In Betreff des dritten Punktes, welcher das Interesse der Gesellschaft so wesentlich berührt, daß wir uns darüber ausführlicher aussprechen müssen, führen wir das vom Komité im Berichte Gesagte wörtlich an:

„Des Königs Majestät hatten die Nothwendigkeit einer solchen Vereinigung schon in der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 29. September 1843 anerkannt, und außerdem deutete die der Gesellschaft gestellte Bedingung, eine Brücke über die Elbe zu bauen, um ihre Bahn mit denen des linken Ufers zu verbinden, darauf hin, daß nicht allein provinzielle und lokale Rücksichten bei Konzessionirung unseres Unternehmens vorwalteten, sondern daß damit die Ergänzung der direkten Straße von Berlin auf Minden und Köln beabsichtigt werde, daß es sich also nicht um eine Potsdam-Magdeburger, sondern um eine Berlin-Magdeburger Bahn handele.

Die besondere Administration einer kurzen Strecke hat ferner ihre großen Uebelstände, und wir können auf Aufnahme des großen Verkehrs gar nicht mit Sicherheit rechnen, wenn wir nicht im Stande sind, in Berlin selbst die nöthigen Betriebseinrichtungen zu treffen.

Diese können einer abgesonderten Berlin-Potsdamer Bahndirektion nicht in gleichem Maaße am Herzen liegen, als uns, da ihren Aktionären ein Zuwachs von 3 Prozent oder 30000 Thlr. der Rein-Einnahme genügt, um ihnen die höchst mögliche Dividende von 10 Prozent zu sichern, welche ohne Herabsetzung des Tarifs zu ziehen ist, und da sich, unserer Ueberzeugung nach, ein solcher Zuwachs der Einnahme schlimmstenfalls durch den Anschluß ergeben wird, auch wenn keine, den Verkehr befördernde Veranstaltungen getroffen werden. Es kann schon deshalb nicht in unserem Interesse liegen, die Berliner Bahnhofs-Administration in andern Händen zu lassen. Auf eine Ueberlassung der ganzen Verwaltung ihrer Bahn an uns wollte die

Berlin-Potsdamer Gesellschaft nicht eingehen, und so hatten wir nur die Wahl, ob wir den eigenthümlichen Erwerb derselben versuchen, oder auf Gestattung eines eigenen Bahnhofes in Berlin und Legung eines zweiten Geleises auf der Berlin-Potsdamer Bahn antragen wollten. Die Herren Aktionäre zeigten sich günstiger für den zweiten Ausweg gestimmt, und gaben uns Autorisation zur Verwendung der dazu nöthigen Kosten; wir durften daher davon erst alsdann abstrahiren, als wir die volle Ueberzeugung gewonnen hatten, daß dieser Weg unverhältnißmäßig kostspielig sein und doch nicht zum Zwecke führen werde. Der Berliner Bahnhof ist so beschränkt, daß er zu einer doppelten Administration keinen Raum gewährt; die zur Legung des zweiten Geleises freie Seite ist die der Anhalter Bahn zugewandte, und zwischen beiden Bahnhöfen haben sich Straßen gebildet, welche in der Nähe der Thore keinen Raum zur Anlegung eines neuen Bahnhofes übrig gelassen haben, so daß man zu diesem Zwecke eine ganze Straße erwerben und wegräumen müßte.

Neben den Zinsen einer so kostspieligen Anlage müßten wir Bahngeld an die Berlin-Potsdamer Gesellschaft entrichten. Beide Ausgaben würde der durchgehende Verkehr allein nicht tragen, auch dürften wir die Berlin-Potsdamer Gesellschaft nur durch Eröffnung einer Konkurrenz für ihren Zwischenverkehr zur Nachgiebigkeit bewegen können, da sie sich sonst beim Ertrage desselben und unseres Bahngeldes sehr gut stehen würde. Eine solche wirksam eröffnete Konkurrenz würde dieselben Einrichtungen voraussetzen, als wenn wir die Berlin-Potsdamer Bahn erwerben, namentlich ein von uns, außer dem oder den Geleisen der Berlin-Potsdamer Gesellschaft, zu legendes Doppelgeleise, und da hierauf auch die Berlin-Potsdamer Bahn Anspruch machen darf, so würden im Ganzen drei bis vier Geleise erforderlich werden, wozu die Bahn in ihrer jetzigen Breite begreiflich keinen Platz gewährt; mit welchen Schwierigkeiten aber die weitere Verbreitung des Bahnkörpers verbunden sein würde, leuchtet ebenfalls Jedem ein.

Wir hatten also bei Verfolgung dieses Weges nur Opfer und Zeitverlust zu besorgen; die Mitglieder des Komité's, welches die Berlin-Potsdamer Gesellschaft zur Führung der Unterhandlungen bestellt hatte, übersahen alle diese Verhältnisse sehr klar und betrachteten jede Drohung von unserer Seite als eine schwer durchzuführende Demonstration.

Des Herrn Finanz-Ministers Excellenz hatte nun, indem er vorzugsweise die Vereinigung beider Bahnen im unleugbaren öffentlichen Interesse durch das Reskript vom 31. August d. J. empfahl, und sogar seine Bereitwilligkeit aussprach, unserer Gesellschaft die Anerkennung der deshalb vom Komité einzugehenden Verpflichtungen zur Bedingung zu machen, darauf hingewiesen, daß die Berlin-Potsdamer Gesellschaft, nach §. 67 ihrer Statuten vom 23. August 1837, einen Beschluß über ihre Auflösung fassen könne, wenn ¾ der in einer deshalb zusammenberufenen General-Versammlung vertretenen Stimmen sich dafür aussprechen sollten. Die Aktien dieser Gesellschaft sind in verhältnißmäßig wenigen Händen, welche sie ganz unabhängig vom Tageskourse schätzen, und da die Mitglieder des Komité's,

welches die Unterhandlungen von dieser Seite führte, über mehr als ¼ aller emittirten Aktien zu disponiren hatten, und zwar über solche Aktien, welche, ohne Rücksicht auf den Tageskours, in denselben Händen geblieben sein würden, so hatten wir nur zu prüfen, ob wir auf diejenigen Bedingungen eingehen könnten, von welchen diese Bevollmächtigten nach mannichfachen Verhandlungen nicht abgehen wollten, zumal wir uns überzeugten, daß die Aufhebung der Gesellschaft nicht entfernt in ihren Wünschen lag, daß sie auch unter den von ihnen gestellten Bedingungen nicht darauf provocirt haben würden.

Sie deducirten nun, daß ihre Bahn während mehrerer Jahre einen Rein-Ertrag von 7 Prozent gewährt habe, daß die Frequenz und Einnahme auch ohne den Anschluß im Steigen sei, indem unsere erhabene Königliche Familie sich immer mehr durch die Umgebungen von Potsdam gefesselt fühle, welche sich durch die großartigen Anlagen Sr. Majestät mit jedem Jahre verschönern; indem ferner der Besuch Potsdams durch die Berliner zunehme, nicht minder der Besuch Berlins durch Fremde, von denen Jeder Potsdam besuche, wie denn auch die Bevölkerung Berlins und Potsdams im Steigen begriffen sei. Sie glaubten deshalb die Zusicherung einer Rente von 8 Prozent des Stamm-Aktienkapitals als den geringsten Vortheil des Anschlusses in Anspruch nehmen zu können, woneben sie auch noch durch angemessene Betheiligung bei unserm Unternehmen Theil an der Hoffnung auf höheren Gewinn zu nehmen verlangten.

Gegen diese Gründe ließ sich nur der nach unserer Ansicht ungenügende Zustand ihrer Bahnbetriebsmittel und Reserve anführen. Hierüber enthalten wir uns hier eines bestimmten Urtheils, welches auch in Zahlen nicht zum Spruche reif sein würde, indem es von unserm Standpunkte aus hauptsächlich darauf ankommt, wie die Ertrags-Rechnung für uns zu stehen kommt. Dabei haben wir nun angenommen:

a) daß die Brutto-Einnahme, welche diese Bahnstrecke aus dem Zwischenverkehr von Berlin und Potsdam zu erwarten hat, aus den angegebenen Gründen nicht allein als sicher angenommen werden kann, sondern daß sie durch Erweiterung und Umgestaltung des Berliner Bahnhofes zu einem angenehmen Aufenthaltsorte durch Anwendung sehr bequemer Wagen und Verbesserung der zur Aufnahme der zu ihrem Vergnügen fahrenden Personen bestimmten Räumlichkeiten auf dem hiesigen Bahnhofe sehr bedeutend gehoben werden wird;

b) daß die Administrationskosten einer Bahn von 3½ Meilen Länge verhältnißmäßig bedeutender sind, als der auf eine gleich lange Bahnstrecke fallende Antheil an den Verwaltungskosten einer 19½ Meilen langen Bahn; daß die Hauptpersonenzüge zugleich Berlin-Potsdamer Zwischenzüge sein werden, und daß daher bei nicht vermehrtem Zwischenverkehr die Aufnahme des Hauptverkehrs keine wesentliche Vermehrung der Betriebskosten herbeiführen kann, so daß dann jede Vermehrung des Brutto-Ertrages der Bahn als Nettogewinn in Anschlag gebracht werden kann.

Eine etwaige Vermehrung der Züge würde zunächst nur die Reparaturkosten der Betriebsmittel und den Verbrauch an Brennmaterial vermehren. Unter den Gesammt-Ausgaben des Jahres 1843 von 75123 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. betragen die Heizungskosten etwa 18000 Thlr., und die Reparaturkosten etwa 11000 Thlr., also noch nicht die Hälfte der Ausgaben. Statt der Mehrausgabe von Brennmaterial und Reparaturen würde aber eine Ersparung der allgemeinen Verwaltungskosten eintreten, welche zum Theil mit denen der ganzen Bahn zusammenfallen.

Wenn wir nun:

1. den Aktionären der Berlin-Potsdamer Bahn 8 Proz. Rente von ihrem, 1 Million Thaler betragenden Stamm-Aktienkapitale zusichern, so beträgt diese Ausgabe jährlich . . . . 80000 Thlr.
2. Wir müssen ein Prioritäts-Aktienkapital von 367000 Thlr. übernehmen, dasselbe mit 4 Prozent verzinsen, also mit 14680 =

mithin übernehmen wir die Aufbringung von jährlich 94680 Thlr., welche aus den Betriebseinnahmen der Berlin-Potsdamer Bahnstrecke gewonnen werden müssen.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Diese betrugen im Jahre 1843 die Summe von	179075	22	10
die Verwaltungs- und Betriebskosten	75123	16	7
mithin blieben zur Reserve, Amortisation und Verzinsung	103952	6	3
und zieht man davon obige Rente, resp. Zinsen mit	94680	—	—
ab, so bleiben uns	9272	6	3

und die durch den Anschluß unserer Bahn entstehende Mehr-Einnahme zur Amortisation und zum Reservefonds. Diese Mehr-Einnahme mögen wir noch so gering anschlagen, so wird sie doch genügend sein, nicht allein eine gehörige Reserve anzusammeln, sondern auch die den Berlin-Potsdamer Aktionären zu gewährende Rente zu amortisiren, und so allmälig aus dem Ueberschusse der Einnahmen dieser Bahnstrecke das unbeschwerte Eigenthum derselben zu erwerben.

Wir glauben, das Resultat des Jahres 1843 bei unserer Berechnung zum Grunde legen zu können, weil die Personenfrequenz der Bahn in diesem Jahre die geringste seit ihrer Eröffnung war, und weil die Einnahmen des Jahres 1844 höher gegangen sind, obgleich wir einen sehr ungünstigen Sommer hatten und der Königliche Hof lange von hier abwesend war.

Nun ist es zwar richtig, daß wir die Bahn in ihrem jetzigen Zustande nicht belassen können, sondern daß wir — ohne den von der Berlin-Potsdamer Gesellschaft aufgesammelten Reservefonds von 48400 Thlr. anzugreifen — auf die Bahn verwenden müssen:

a) zur vollständigen Erneuerung der Schwellhölzer . . 30000 Thlr.
b) für das zweite Geleise mit derselben soliden Konstruktion, welche wir dem unserer Bahn zu geben gedenken 265000 =
c) daß wir wohl thun, neue bequemere Personenwagen

für Berlin-Potsdam anzuschaffen, worauf wir bis . 145000 Thlr.
verwenden möchten, und daß wir

d) zur Verschönerung und Einrichtung des Berliner und Potsdamer Bahnhofes für den vergrößerten Betrieb, namentlich eines Güter-Etablissements, verausgaben werden . . . . 160000 =

Summe 600000 Thlr.

wovon mindestens die Summe von . . . . 100000 =
auf die Potsdam-Magdeburger Strecke fällt, welcher das Berliner Güter-Etablissement zu mehr als ⅔ zu Gute kommt und welche durch jene Anlage einen eigenen Bahnhof in Potsdam erspart, so daß höchstens 500000 Thlr. auf die Verbesserung der Berlin-Potsdamer Strecke zu rechnen sind.

Es ist zu erwägen, daß dieser Geldaufwand sich wahrscheinlich schon durch Vergrößerung des Berlin-Potsdamer Zwischenverkehrs reichlich bezahlt machen wird.

Abstrahirt man aber auch gänzlich davon, so stellt sich der künftige Mehrbedarf zur Verzinsung, Amortisation und Reserve so heraus, daß

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1. die den Berlin-Potsdamer Aktionären zu gewährende Rente ein Kapital von	2,000000	—	—
repräsentirt,			
2. dazu die zu übernehmenden Prioritäts-Aktien mit	367000	—	—
kommen, und			
3. das zur Verbesserung der Bahn anzulegende Kapital beträgt	500000	—	—
so daß die Bahn mit	2,867000	—	—
belastet erscheint. Wir nehmen an, daß zur Amortisation dieses Kapitals, so wie zur Reserve jährlich ein Prozent desselben erforderlich ist, also	28670	—	—
Es ist oben nachgewiesen, daß die Zinsen der Positionen 1 und 2 durch die bisherigen Einnahmen gedeckt werden; es sind daher nur noch 4 Prozent Zinsen jenes noch aufzubringenden Anlagekapitals der 500000 Thlr. in Anschlag zu bringen mit	20000	—	—
Summe	48670	—	—
wozu der bisherige Ueberschuß der Einnahme nur einen Beitrag von	9272	6	3
gewährt; es sind also noch aufzubringen . .	39397	23	9

welche uns der durch den Anschluß der Potsdam-Magdeburger Bahn zu erwartende Verkehrszuwachs gewähren muß.

Wird dieser so gering angeschlagen, so veranlaßt er keine Vermehrung der sonstigen Betriebskosten, und stände die Einnahme unserer Bahn von Potsdam bis Magdeburg nur mit dieser Summe im Verhältnisse, so würde unsre ganze Bahn gar keinen Ertrag geben, sondern es würde die Einnahme gänzlich durch die Verwaltungs- und Betriebskosten absorbirt werden.

In der That aber können wir erwarten, daß die Anzahl der Reisenden zwischen Berlin und den westlichen Provinzen, besonders nach Vollendung der Köln-Mindener und Minden-Hannoverschen Bahnen, sehr bedeutend sein, daß der Verkehr zwischen Magdeburg und Berlin eine ganz neue Gestalt gewinnen wird, sobald die direkte Straße vollendet ist; daß die Anzahl derer, welche zwischen Brandenburg und Berlin fahren, ebenfalls durch unsere Bahn außerordentlich zunehmen und daß ihr ein sehr bedeutender Gütertransport zufallen wird.

Die Reisenden, welche die große Straße fahren, benutzen meistens die zweite Klasse, und ihre Anzahl wird muthmaßlich 100000, sollte sie aber auch nur 60000 Personen betragen, so bringen sie der Berlin-Potsdamer Strecke etwa . . . . 30000 Thlr.

Die Anzahl der Reisenden dritter Klasse und den Zuwachs an Zwischenverkehr können wir nach diesem Verhältniß auf 90000 anschlagen, welche . . . . 30000 =
Fahrgeld zahlen würden.

Es wird dabei nur vorausgesetzt, daß von den drei täglich in Potsdam ankommenden und von da abgehenden Zügen jeder durchschnittlich 68 Personen mehr der Berlin-Potsdamer Bahn zuführt als die bisherigen Kommunikationsmittel.

Bei einem Güterverkehr von auch nur 600000 Ztr. im Jahre, mit 1 Sgr. Nettogewinn auf 3½ Meilen pro Zentner, würde dieser . . . . 20000 =
betragen, mithin würden . . . . 80000 Thlr.
zur Bestreitung obiger 39397 Thlr. eingenommen werden, wobei der vermehrte Lokalverkehr zwischen Berlin und Potsdam gar nicht in Anschlag gebracht ist. Sollte dieser, ungeachtet aller dafür sprechenden Gründe, nicht einträglicher werden, und sollte auch die Voraussetzung irrig sein, daß ein nur mäßig erweiterter Verkehr keine Vermehrung der Verwaltungs- und Betriebskosten nöthig machen möchte, so kann man doch nur annehmen, daß die Heizungs- und Reparaturkosten in gleichem Verhältnisse als die Einnahme von den Personenzügen steigen werden. Sie betragen jetzt etwa $\frac{1}{6}$ der ganzen Brutto-Einnahme, können daher in gleichem Verhältnisse höchstens eine Mehrausgabe von jährlich 10000 Thlr. für den erweiterten Personenverkehr veranlassen, wenn wir dafür eine Mehreinnahme von 60000 Thlr. haben.

Wir können den Erwerb einer so sicher rentirenden Bahn weder als eine unserer Bahn irgend gefährliche Belastung, noch als eine übermäßige Vermehrung unsers Anlagekapitals betrachten, glauben vielmehr, daß Ertrag und Belastung der Berlin-Potsdamer Bahnstrecke besonders berechnet werden

muß. Unsere Herren Aktionäre werden sich daher überzeugen, daß wir nicht blos der gebieterischen Nothwendigkeit gewichen sind, sondern ein vortheilhaftes Geschäft durch den Ankauf der Berlin-Potsdamer Bahn machen, wenn wir den Aktionären derselben 8 Prozent Rente garantiren, oder den doppelten Betrag ihres Stamm-Aktienkapitals: in der Verloosung unterworfenen mit 4 Prozent verzinslichen Prioritäts-Aktien."

Der von dem Komité in dieser Weise geschlossene Ueberlassungs-Vertrag ist von uns unter Berlin-Potsdamer Bahn S. 19 mitgetheilt worden.

Als ein vierter Punkt, von welchem die Ertheilung der Konzession abhängig gemacht wurde, war der Nachweis der Möglichkeit einer Elb-Ueberbrückung bei Magdeburg, zum Zwecke des unmittelbaren Anschlusses der Bahn an die Eisenbahnen des linken Elbufers. Auch das Komité hatte diesen Theil des Bauplanes vom Anfang an als die wichtigste der ihm gestellten Aufgaben angesehen, und denselben, unter Zuziehung der mit der Lokalität am meisten vertrauten Personen, namentlich sehr unterrichteter Militärs, schon im Juni 1844 im Wesentlichen so aufgestellt und zur Genehmigung eingereicht, als er später, im Mai 1845, obwohl sich der Entwurf nicht vom Anfang an der allgemeinen Zustimmung erfreute, von der aus Militär- und Civilpersonen zusammengesetzten Kommission genehmigt wurde.

Inzwischen waren vom Königl. Justiz-Ministerium Erinnerungen gegen die Form und den Inhalt des in der General-Versammlung vom 24. Oktober 1844 angenommenen Gesellschafts-Statuts erhoben worden, zu deren Erledigung am 5. Juni 1845 eine abermalige General-Versammlung abgehalten werden mußte. In dieser wurde zugleich der mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft wegen Ueberlassung ihrer Bahn mit allem Zubehör abgeschlossene Vertrag in allen Theilen einstimmig genehmigt.

Nachdem auf diese Weise alle erhobenen Bedenken beseitigt waren, erfolgte unterm 17. August 1845 nachstehende Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc.

Nachdem für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche im Anschlusse an die Berlin-Potsdamer Bahn von Potsdam über Brandenburg, Genthin und Burg nach Magdeburg führt und sich an die dort ausmündenden Eisenbahnen unmittelbar anschließt, unter der Benennung:

„Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft"

eine Aktiengesellschaft mit einem vorläufig auf 4 Millionen festgesetzten Grundkapitale gebildet worden ist, wollen Wir zur Ausführung der vorbezeichneten Eisenbahn hiermit Unsere landesherrliche Genehmigung unter folgenden Bedingungen ertheilen:

1) daß der Uebergang mehrgedachter Bahn über die Elbe und deren Anschluß an die von Magdeburg weiter führenden Eisenbahnen nach der von Unserem Kriegs-Minister und Unserem Finanz-Minister zu treffenden Bestimmung auszuführen ist;
2) daß dem Staate die Genehmigung des Bahngeld- und des Frachttarifs, so wie jeder Abänderung desselben, desgleichen die Genehmigung und nöthigenfalls auch die Abänderung des Fahrplanes vorbehalten bleibt;

und

3) daß die allgemein festgestellten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke (Gesetzsammlung für 1843 S. 373) in Anwendung kommen.

Auch wollen Wir das Statut der Eingangs gedachten Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, wie solches auf Grund der in den General-Versammlungen vom 24. Oktober 1844 und 5. Juni 1845, nach Inhalt der Uns vorgelegten gerichtlichen Protokolle, gefaßten Beschlüsse in der Anlage festgestellt worden ist, in allen Punkten genehmigen, und die mehrgedachte Gesellschaft als eine Aktiengesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 (Gesetzsammlung für 1843 S. 341 ff.) hiermit bestätigen, indem Wir zugleich bestimmen, daß, soweit nicht in der gegenwärtigen Urkunde oder in dem Statute besondere Festsetzungen getroffen worden, die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsammlung für 1838 S. 505 ff.) ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, auf die vorbezeichnete Eisenbahn Anwendung finden sollen.

Gleichzeitig wollen Wir, nachdem zwischen der unterm 23. September 1837 bestätigten Berlin-Potsdamer und der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, nach Inhalt der Uns vorgelegten Verhandlungen der General-Versammlung der erstgedachten Gesellschaft vom 11. Dezember 1844 und der letztgedachten Gesellschaft vom 5. Juni 1845, ein Vertrag wegen Veräußerung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn in der Art abgeschlossen worden ist, daß die Stammaktien der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, im Kapitalbetrage von 1,000000 Thaler, zum Kourse von 200 Prozent in Obligationen der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft umgeschrieben werden sollen, und daß dagegen, wenn der Betrieb auf der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn von Potsdam bis zur Friedrichsstadt Magdeburg eröffnet sein wird, die Berlin-Potsdamer Bahn mit sämmtlichen Aktivis und Passivis der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft in das Eigenthum der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft übergehen und demnächst die Auflösung jener Gesellschaft erfolgen soll, zu diesem Vertrage Unsere Zustimmung ertheilen. Insbesondere wollen Wir demgemäß hierdurch die Auflösung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft zu dem gedachten Zeitpunkte genehmigen, auch gestatten, daß an Stelle der von dieser Gesellschaft auf Grund des unterm 6. April 1839 bestätigten Statut-Nachtrages zum Kapitalsbetrage von 400000 Thlr. emittirten und bis auf 367200 Thlr. amortisirten Prioritäts-Aktien von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft Obligationen zu dem letzteren Betrage emittirt werden, und, mit Bezug auf Unser Privilegium vom heutigen Tage, zu der Erhöhung des Grundkapitals der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft um den Betrag von 2,367200 Thlr., mittelst Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen, Unsere Zustimmung ertheilen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde ist mit dem bestätigten Statute und dem vorgedachten Privilegium durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Gegeben Stolzenfels, den 17. August 1845.

Friedrich Wilhelm.

Flottwell. Uhden.

Aus den Statuten heben wir Nachstehendes als das Wichtigste heraus:

Das Gesellschafts-Kapital ist nach einem gemachten Ueberschlage zu 4,000000 Thaler angenommen und soll durch 40000 Aktien, jede zu 100 Thlr.

Preuß. Kour. zusammengebracht werden. Die Ausfertigung der Aktien bleibt bis zur Einzahlung des ganzen Nennwerthes ausgesetzt. Bis zur Einzahlung von 40 Prozent wird über die Zahlungen jedes Aktionärs auf einem Bogen quittirt. Nach erfolgter Einzahlung von 40 Prozent wird für jede Aktie ein mit dem Namen des Zeichners versehener Quittungsbogen ausgegeben und darauf über den Empfang der Theilzahlungen quittirt. Die Annahme des ganzen Kapitals erfolgt nur bei der ersten und zweiten Einzahlung; später kann nur die ausgeschriebene Rate eingezahlt werden. Sämmtliche Einschüsse der Aktionäre werden bis zur erfolgten Einzahlung des Nominalbetrages der ganzen Aktie, resp. bis zum Ende desjenigen Jahres, in welchem die Bahn ihrer ganzen Ausdehnung nach in Betrieb gesetzt werden wird, mit jährlich 4 Prozent verzinset.

Wenn die Eisenbahn zwischen den Städten Potsdam und Magdeburg in Betrieb gesetzt ist, so hört die regelmäßige Verzinsung mit 4 Prozent auf, und es wird von dem jährlichen Rein-Ertrage derselben eine vom Gesellschafts-Ausschusse zu bestimmende Summe vorweg abgezogen und zu einem Reservefonds gesammelt. Der Reservefonds ist sowohl für unvorhergesehene größere Ausgaben als auch zur Beschaffung der Mittel zur Erneuerung der Schienen, Schwellen und größeren Bauwerke bestimmt, und es darf die jährlich zum Reservefonds zurückzulegende Summe nicht unter einem und nicht über zwei Prozent des Anlagekapitals betragen; doch findet die Ansammlung des Reservefonds nur insoweit Statt, als derselbe nicht mehr als zehn Prozent des gesammten Anlagekapitals der Bahn beträgt. Die regelmäßige Unterhaltung der Bauwerke, der Bahn und der Betriebsmittel muß aus den laufenden Betriebseinkünften bestritten, und es darf nicht zur Vertheilung derselben an die Aktionäre geschritten werden, bevor nicht durch eine, mit Zuziehung des Königl. Kommissarius vorzunehmende Revision festgestellt ist, daß alle diese Gegenstände während des verflossenen Jahres in gehörigem Stande erhalten sind, resp. bevor nicht die zur Nachholung des Versäumten erforderliche Summe abgesondert und ein Bau-Etat für das laufende Jahr festgesetzt ist. Der sich dann ergebende Rest des Rein-Ertrages des verflossenen Betriebsjahres wird, mit Vermeidung unbequemer Bruchtheile, als Dividende unter die Aktionäre vertheilt. Der Betrag der jedesmaligen Dividende und die Zeit ihrer Zahlung wird vom Direktorium öffentlich bekannt gemacht. Die Gesellschaft behält sich vor, über besonders wichtige Angelegenheiten in General-Versammlungen ihrer Mitglieder zu beschließen; außerdem wird sie durch einen Ausschuß vertreten, welcher zur Verwaltung der gemeinsamen Angelegenheiten ein Direktorium bestellt.

Die Stadt Potsdam ist das Domizil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung; ihren Gerichtsstand hat sie beim Königl. Stadtgerichte daselbst. Durch Beschlußnahme der General-Versammlung kann jedoch der Sitz der Direktion und das Domizil der Gesellschaft nach Berlin verlegt werden. Der Gerichtsstand geht alsdann auf das Königl. Stadtgericht daselbst über. In jedem Jahre wird, der Regel nach im Mai, eine General-Versammlung der Aktionäre gehalten. Außerordentliche General-Versamm-

lungen werden einberufen, so oft es der Ausschuß für nöthig befindet. An den General-Versammlungen können nur solche Aktionäre Theil nehmen, die zehn oder mehr Aktien besitzen. Der Besitz von je zehn Aktien giebt eine Stimme. Niemand kann mehr als 20 Stimmen für seine Person abgeben. Jeder stimmfähige Aktionär kann sich durch einen andern, von ihm mit schriftlicher Vollmacht versehenen stimmfähigen Aktionär vertreten lassen. Es darf jedoch Niemand in der Eigenschaft als Bevollmächtigter mehr als zwanzig Stimmen abgeben. Der Ausschuß besteht aus achtzehn Aktionären, von denen zwei Drittheile in Berlin, Potsdam oder einer andern, von der Bahn berührten Stadt wohnen müssen, und die Magistrate zu Potsdam, Brandenburg, Burg und Magdeburg haben die Befugniß, ein Jeder ein Ausschußmitglied aus der Zahl der Magistratsmitglieder zu ernennen. Diese 22 Ausschußmitglieder wählen aus den 18 von der General-Versammlung erwählten Ausschußmitgliedern drei ordentliche und drei stellvertretende Mitglieder des Direktoriums, von denen mindestens drei Mitglieder, mit Einschluß eines ordentlichen Mitgliedes, am Orte der Direktion wohnen müssen. Zur Vertretung der Ausschußmitglieder werden sechs Stellvertreter gewählt; auch hat jeder Magistrat für das von ihm gewählte Ausschußmitglied einen Stellvertreter zu bestimmen. Die von der General-Versammlung zu bestimmenden Ausschußmitglieder und deren Stellvertreter werden auf drei Jahre gewählt. Je nach Ablauf dieser drei Jahre wählen die sämmtlichen Ausschußmitglieder (mit Einschluß der Vertreter der Stadtgemeinden) sechs von den achtzehn durch Beschluß der General-Versammlung in den Ausschuß gelangten Mitgliedern, welche für die nächsten drei Jahre ordentliche Mitglieder des Ausschusses bleiben. Alle übrigen scheiden aus; es werden statt ihrer andere von der General-Versammlung gewählt, doch sind die ausscheidenden wieder wählbar. Die Gesellschaft unterwirft sich nicht allein dem allgemeinen gesetzlichen Aufsichtsrechte der Königl. Regierung und der Benutzung ihrer Eisenbahn für militärische Zwecke unter den, Gesetzsammlung von 1843 S. 373 veröffentlichten Bedingungen, sondern sie räumt der Königl. Regierung auch folgende Befugnisse ein:

1) den Fahr- und Frachttarif für Personen- und Güterbeförderung und den Bahngeldtarif, so wie jede Aenderung dieser Tarife zu genehmigen;
2) den Fahrplan zu genehmigen und nöthigenfalls abzuändern;
3) die Bedingungen zu reguliren, unter welchen die Gesellschaft den Betrieb auf den an die ihrige anschließenden Eisenbahnen übernehmen kann;
4) durch einen beständigen Kommissarius
   a) die Verhandlungen des Direktoriums (resp. des Komité's während der Bauzeit), so weit sie es für angemessen erachtet, leiten zu lassen, und
   b) dessen, gegen seine Ansicht gefaßten Beschlüsse zu suspendiren, um entweder die Entscheidung der Königl. Regierung oder des

Ausschusses einzuholen, je nachdem sich der Fall zur Entscheidung durch die erstere oder durch die Gesellschaft eignet.

Wird die Auflösung der Gesellschaft unter Genehmigung des Staats beschlossen, so hat das Direktorium, in Uebereinstimmung mit dem Ausschusse und unter Befolgung der §. 28 des Gesetzes vom 9. November 1843 (Gesetzsammlung S. 143) ertheilten Vorschriften, das gesammte Eigenthum der Gesellschaft möglichst vortheilhaft zu veräußern und den Erlös, nach Abzug aller, vorher gehörig festzustellenden und zu bezahlenden Schulden, auf sämmtliche Aktien gleichmäßig zu vertheilen.

Das Allerhöchste Privilegium wegen Emission von 2,367200 Thaler Prioritäts-Obligationen der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft lautet, wie folgt:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc.

Nachdem von Seiten der unterm heutigen Tage von Uns bestätigten Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft darauf angetragen worden ist, derselben zur Abfindung der Aktionäre der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft für Ueberlassung ihrer Bahn nebst allem Zubehör an jene Gesellschaft und zur Einlösung der zufolge des unterm 6. April 1839 bestätigten Statut-Nachtrages der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft vom 13. März 1839 emittirten Prioritäts-Aktien, außer dem statutenmäßigen Fonds von 4,000000 Thlr., die Ausstellung auf den Inhaber lautender und mit Zinskoupons versehener Obligationen, jede zu 200 Thlr., im Betrage von 2,367200 Thlr. zu gestatten, so ertheilen Wir, in Gemäßheit des §. 2 des Gesetzes vom 17. Juni 1833, wegen Ausstellung von Papieren, welche eine Zahlungsverpflichtung an jeden Inhaber enthalten, durch gegenwärtiges Privilegium Unsere landesherrliche Genehmigung zur Emission der gedachten Obligationen unter nachstehenden Bedingungen:

§. 1.

Die Obligationen, auf deren Rückseite ein Abdruck dieses Privilegiums beigefügt wird, zerfallen in zwei Klassen:

die erste Klasse, mit Litt. A. bezeichnet, ist zur Abfindung der Aktionäre der Berlin-Potsdamer Bahn bestimmt; die Obligationen dieser Klasse werden, jede zu 200 Thlr. Kourant, in fortlaufenden Nummern von 1 bis 10000 ausgefertigt, und dürfen von Seiten der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft nicht gekündigt, sondern nur allmählig amortisirt werden;

die zweite Klasse, mit Litt. B. bezeichnet, wird statt der gekündigten Prioritäts-Aktien der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, und nach deren Amortisation, resp. Deponirung des Betrages der nicht erhobenen Aktien, in Obligationen, ebenfalls zu 200 Thlr. Kourant, in fortlaufenden Nummern von 10001 bis 11836 ausgefertigt.

Beide Klassen von Obligationen werden von drei Direktoren und dem Rendanten der Gesellschaft unterzeichnet.

Wir gestatten der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, jedoch unbeschadet der fortschreitenden Tilgung, die Anzahl der Obligationen Litt. B. um eben so viel zu vermehren, als sie die Anzahl der Obligationen Litt. A. vermindern wird.

§. 2.

Die Obligationen tragen 4 Prozent Zinsen. Zu deren Erhebung werden den Obligationen zunächst für 6 Jahre 12 halbjährige, vom 1. Januar d. J. an laufende, am 2. Januar und 1. Juli der betreffenden Jahre zahlbare Zinskoupons No. 1 bis 12 beigegeben. Beim Ablauf dieser und jeder folgenden sechsjährigen Periode werden nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung für anderweite sechs Jahre neue Zinskoupons ausgereicht. Die Ausreichung erfolgt an den Präsentanten des letzten Koupons — mit dessen Rückgabe zugleich über den Empfang der neuen quittirt wird — sofern nicht vor dessen Fälligkeitstermine dagegen von dem Inhaber der Obligation bei dem Direktorium schriftlich Widerspruch erhoben worden ist; im Falle eines solchen Widerspruchs erfolgt die Ausreichung an den Inhaber der Obligation. Diese Bestimmung wird auf dem jedesmaligen letzten Koupon besonders vermerkt.

§. 3.

Die Ansprüche auf Zinsenvergütung erlöschen, und die Zinskoupons werden ungültig und werthlos, wenn diese nicht binnen vier Jahren nach der Verfallzeit zur Zahlung präsentirt werden.

§. 4.

Die Verzinsung der Obligationen hört an dem Tage auf, an welchem sie zur Zurückzahlung fällig sind. Wird diese in Empfang genommen, so müssen zugleich die ausgereichten Zinskoupons, welche später als an jenem Tage verfallen, mit der fälligen Obligation eingeliefert werden; geschieht dies nicht, so wird der Betrag der fehlenden Zinskoupons von dem Kapitale gekürzt und zur Einlösung dieser Koupons verwendet.

§. 5.

Zur allmäligen Tilgung der Schuld wird jährlich ein halbes Prozent von dem Kapitalbetrage aller emittirten Obligationen verwendet. Dieser zur Amortisation bestimmte Betrag wird jedoch für die nächsten zehn Jahre, mit Einschluß des Jahres 1845 und bis eine Summe von 367200 Thlr. amortisirt sein wird, nur zur Tilgung der Obligationen **Litt. B.** verwendet, demnächst aber zur Amortisation einer verhältnißmäßig gleichen Anzahl von Obligationen **Litt. A.** und **B.** Der Gesellschaft bleibt es vorbehalten, mit Genehmigung Unseres Finanz-Ministers, nicht nur den Tilgungsfonds für die Obligationen **Litt. B.** zu verstärken, sondern auch die sämmtlichen noch nicht getilgten Obligationen dieser Klasse zur Rückzahlung mit Einem Male zu kündigen. Die Obligationen **Litt. A.** werden aber auch alsdann nur in dem Maaße amortisirt, als wenn der Tilgungsfonds fortwährend nur in einem halben Prozent des Gesammtkapitals beider Serien bestände. Auch findet eine Kündigung der Obligationen **Litt. A.** von Seiten der Gesellschaft gar nicht und eine stärkere Verloosung derselben, zum Zwecke ihrer allmäligen Tilgung, als vorstehend festgesetzt ist, ebenfalls nicht Statt. Die Bestimmung der jährlich zur Tilgung kommenden Obligationen geschieht durch Ausloosung Seitens des Direktoriums, mit Zuziehung eines das Protokoll führenden Notarius, in einem vierzehn Tage zuvor einmal öffentlich bekannt gemachten Termine, zu welchem Jedermann der Zutritt freisteht. Die Bekanntmachung der Nummern der ausgeloosten Obligationen, so wie eine etwaige allgemeine Kündigung der Obligationen **Litt. B.** erfolgt durch dreimalige Einrückung in die öffentlichen Blätter (§. 10); die erste Einrückung muß mindestens drei Monate vor dem bestimmten Zahlungstermin Statt finden. Die Einlösung der ausgeloosten Obligationen geschieht am 1. Juli jeden Jahres, die der Obligationen **Litt. B.** zuerst im Jahre 1845, die Einlösung der

gekündigten Obligationen Litt. B. kann sowohl am 2. Januar als am 1. Juli jeden Jahres Statt finden.

Die Rückzahlung erfolgt in beiden Fällen nach dem Nennwerthe gegen Auslieferung der Obligationen an deren Präsentanten. Die im Wege des Tilgungsverfahrens eingelösten Obligationen werden, unter Beobachtung der oben wegen der Ausloosung vorgeschriebenen Form, verbrannt. Diejenigen, welche im Wege der Kündigung oder der Rückforderung (§. 8) eingelöst werden, kann die Gesellschaft wieder ausgeben. Ueber die Ausführung der Tilgung wird dem für das Eisenbahn-Unternehmen bestellten Kommissarius jährlich Nachweis geführt.

§. 6.

Sollen angeblich verlorene oder vernichtete Obligationen amortisirt werden, so wird gerichtliches Aufgebot nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen erlassen. Für dergestalt amortisirte, so wie auch für zerrissene oder sonst unbrauchbar gewordene, an die Gesellschaft zurückgelieferte und gänzlich zu kassirende Obligationen werden neue dergleichen ausgefertigt.

§. 7.

Die Nummern der zur Zurückzahlung fälligen, nicht zur Einlösung vorgezeigten Obligationen werden während drei Jahren nach dem Zahlungstermin jährlich einmal von dem Direktorium der Gesellschaft, Behufs der Empfangnahme der Zahlung, öffentlich aufgerufen. Die Obligationen, welche nicht innerhalb zehn Jahren nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgezeigt werden, sind werthlos, welches von dem Direktorium, unter Angabe der werthlos gewordenen Nummern, alsdann öffentlich zu erklären ist. Die Gesellschaft hat wegen solcher Obligationen keinerlei Verpflichtungen mehr.

§. 8.

Außer dem im §. 5 gedachten Falle sind die Inhaber der Obligationen berechtigt, deren Nennwerth in folgenden Fällen von der Gesellschaft zurückzufordern:

a) wenn fällige Zinskoupons, ungeachtet solche gehörig zur Einlösung präsentirt werden, länger als drei Monate unberichtigt bleiben;
b) wenn der Transportbetrieb auf der Eisenbahn mit Dampfwagen oder anderen dieselben ersetzenden Maschinen länger als sechs Monate ganz aufhört;
c) wenn gegen die Gesellschaft, in Folge rechtskräftiger Erkenntnisse, Schulden halber Exekution vollstreckt wird;
d) wenn die im §. 5 festgesetzte Tilgung der Obligationen nicht eingehalten wird.

In den Fällen a, b und c kann das Kapital an demselben Tage, wo einer dieser Fälle eintritt, zurückgefordert werden; im Falle d ist dagegen eine dreimonatliche Kündigungsfrist zu beobachten.

Das Recht der Zurückforderung dauert in dem Falle a bis zur Zahlung des betreffenden Zinskoupons, in dem Falle b bis zur Wiederherstellung des ununterbrochenen Transportbetriebes, in dem Falle c ein Jahr, nachdem der vorgesehene Fall eingetreten ist, das Recht der Kündigung, in dem Falle d drei Monate von dem Tage ab, an welchem die Tilgung der Obligationen hatte erfolgen sollen.

§. 9.

Zur Sicherung der Verzinsung und Tilgung der Schuld wird festgesetzt und verordnet:

a) Die vorgeschriebene Verzinsung und Tilgung der Obligationen geht der Zahlung von Zinsen und Dividenden an die Aktionäre der Gesellschaft vor.
b) Bis zur Tilgung der Obligationen darf die Gesellschaft keine zur Eisenbahn

und den Bahnhöfen erforderlichen Grundstücke verkaufen; dies bezieht sich jedoch nicht auf die außerhalb der Bahn und der Bahnhöfe befindlichen Grundstücke, auch nicht auf solche, welche innerhalb der Bahnhöfe etwa an den Staat oder an Gemeinden zur Errichtung von Post-, Polizei- oder steuerlichen Einrichtungen, oder welche zu Packhöfen oder Waaren-Niederlagen abgetreten werden möchten. Für den Fall, daß Unsere Gerichte einen Nachweis darüber erfordern sollten, ob ein Grundstück zur Eisenbahn und den Bahnhöfen erforderlich sei oder nicht, genügt ein Attest des für das Eisenbahn-Unternehmen bestellten Kommissarius.

c) Die Gesellschaft darf weder Prioritäts-Aktien kreiren, noch neue Darlehen aufnehmen, es sei denn, daß für die jetzt zu emittirenden Obligationen das Vorzugsrecht ausdrücklich stipulirt werde, oder daß das Anlehen zur Errichtung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Hamburger Eisenbahn erforderlich werden sollte, in welchem Falle einem solchen auf die Zweigbahn aufzunehmenden Anlehen zum Belaufe von 1,500000 Thlr. ein Hypothekrecht mit gleichen Vorzügen als den auf Grund dieses Privilegiums zu emittirenden Obligationen von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft eingeräumt werden darf, wogegen alsdann die mit jenem Kapitale zu erbauende Zweigbahn ebenfalls dem Hypothekenrechte der Inhaber der jetzt zu emittirenden Obligationen mit gleichen Vorzügen wie das Anlehen von 1,500000 Thlr. unterliegt.

d) Zur Sicherheit für das im §. 8 festgesetzte Rückforderungsrecht ist den Inhabern der Obligationen von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft das Gesellschafts-Vermögen dergestalt verpfändet, daß denselben die hypothekarische Eintragung auf die der Gesellschaft gehörigen Immobilien gestattet worden ist.

Die vorstehend unter b und c erlassenen Bestimmungen sollen jedoch auf diejenigen Obligationen sich nicht beziehen, die, zur Zurückzahlung fällig erklärt, nicht innerhalb sechs Monaten nach Verfall zur Empfangnahme der Zahlung gehörig präsentirt werden.

§. 10.

Alle in diesem Privilegium vorgeschriebenen öffentlichen Bekanntmachungen müssen in die Allgemeine Preußische, in eine zweite, in Berlin erscheinende und in die Magdeburger Zeitung eingerückt werden. Sollte eins dieser Blätter eingehen, so genügt die Bekanntmachung in den beiden andern, bis zu anderweitigen, mit Genehmigung Unseres Finanz-Ministers zu treffenden Bestimmungen.

§. 11.

Auf die Zahlung der Obligationen, wie auch der Zinskoupons, die jederzeit nach der Wahl der Berechtigten aus der Gesellschaftskasse in Berlin oder Potsdam geleistet wird, kann kein Arrest bei der Gesellschaft angelegt werden.

Zur Urkunde Dieses und zur Sicherheit der Gläubiger haben Wir das gegenwärtige landesherrliche Privilegium Allerhöchsteigenhändig vollzogen und unter Unserem Königlichen Insiegel ausfertigen lassen, ohne jedoch dadurch den Inhabern der Obligationen in Ansehung ihrer Befriedigung eine Gewährleistung von Seiten des Staats zu geben oder Rechten Dritter zu präjudiziren.

Gegeben Stolzenfels, den 17. August 1845.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell. Uhden.

Schon vor Ertheilung dieser Allerhöchsten Privilegien hatten die Arbeiten an der Bahn begonnen und waren mit der größten Thätigkeit befördert worden. Der größte Theil der Erdarbeiten war im Laufe des Jahres 1845 vollendet, und hofft man, dieselben noch vor Eintritt des Winters im Wesentlichen herzustellen. Viel hatte hierzu beigetragen, daß mit den meisten Gutsbesitzern auf gütlichem Wege eine Einigung zu Stande gekommen war. Die Brückenbauten sind ebenfalls weit vorgeschritten, die Materialien zu den von Potsdam bis zur Elbe zu bauenden Brücken und Durchlässen, bis auf die großen eisernen Brückenfelder und deren Belag, angefahren. Die Schwellhölzer sind an die Bahn gebracht und zu einem großen Theile abgenommen und bezahlt, nicht minder das zu den Chairs nöthige Eisen und ein beträchtlicher Theil der Schienen. Die Bahnhofsgebäude rücken schnell vorwärts; die Lokomotive und Wagen sind in Arbeit und zu mehr als ⅓ bezahlt, so daß nach allem Anschein der Eröffnung der Bahn im Jahre 1847 nichts entgegenstehen wird. Um nun dem alsdann einzuleitenden Betriebe die möglichst vortheilhafteste Einrichtung zu geben, ist die Abschließung eines Vertrages mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft im Gange, durch welchen man namentlich erzielt, in Magdeburg keinen besonderen Bahnhof anzulegen, sondern den dortigen, der erwähnten Gesellschaft gehörigen mit zu benutzen, indem er durch einen Einbau in die Elbe erweitert wird.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Nach den ursprünglichen Bestimmungen sollte die erste Havelbrücke eine Pfeilerstellung erhalten, welche vorzugsweise aus ästhetischen Rücksichten bedenklich erschien, und es wurde deshalb auch unmittelbar, nachdem die ersten Arbeiten daran begonnen hatten, eine entsprechende Abänderung angeordnet. Von da aus sollte die Bahnlinie am Lustgarten und an der Promenade entlang, neben der Gewehrfabrik vorüber, über den Kanal, durch die Kietzstraße, mehrere Gehöfte an derselben, einen Holzhof, einen Theil der Havelbucht am Baudepothofe und durch diesen selbst gehen. Es ergab sich aber, daß der Grunderwerb auf dieser Linie sehr kostspielig geworden sein würde: sie machte zwei durch lange Züge nicht gefahrlos zu befahrende Kurven von höchstens 150 Ruthen Radius durch Straßen und Gehöfte und eine sehr kostspielige Bahnbewachung nöthig; die Ueberbrückung der Havelbucht wurde durch tiefen Schlamm erschwert, und es war nur zu gewiß, daß der abgeschnittene Theil der Bucht verschlammen und daß Verschlammung und Verengung der dortigen unentbehrlichen Ausladeplätze stete Verlegenheiten herbeiführen mußten. Aus diesen Gründen wurde daher vom Könige gestattet, die Bahn vom Lustgarten aus in fast gerader Linie durch die Havelbucht zu führen. Obgleich hier mindestens 586 Fuß Brücken statt der auf der früheren Linie ebenfalls nöthigen Kanal- und Havelbuchtbrücke zu bauen und ein bedeutender Damm durch die Havel zu führen ist, so wird doch dieser Bau weder zeitraubender noch kostspieliger werden als der früher vorgeschriebene.

Den Wildpark und Werder links liegen lassend, unterhalb Werder die Havel überschreitend, Kemnitz, Großkreuz, Götz und Jeserig berührend, geht

die Bahn alsdann nach Brandenburg, an dessen südlichen Seite sie vorüberführt. Die nach Plaue hin liegenden großen Seen machen die Direktion über Möser zur Nothwendigkeit, wo zwischen dem Möserschen und Wusterwitzer See ein einziger fester Damm wie zum Uebergange geschaffen daliegt, von da nach Genthin führt eine gerade Linie horizontal durch Heide und Wiesen, eben so von Genthin auf Burg, und von da auf Magdeburg machen die Höhenzüge es nöthig, bis zum Thalrande der Elbe in die Gegend von Hohenwarthe zu gehen, wo sich auch nur ein bequemer Uebergang in das Elbthal findet.

Die Einmündung in die Leipziger und Halberstädter Schienen, welche hart am Elbufer hinlaufen, ist nur auf die Weise möglich, daß die Bahn in schräger Linie über die Elbe geführt wird und sich im Friedrich-Wilhelmsgarten in einer zuläſsigen Kurve bis an jene Schienenstränge heranzieht. Richtung und Höhe der Brücken bedurften der reiflichsten Erwägung in strompolizeilicher Hinsicht, und diese ganze Bahnlinie ist nicht ausführbar, ohne daß sie die Festungswerke der Friedrichsstadt durchbricht und ohne daß Brücken und Dämme errichtet werden, welche nicht zuläſsig sein würden, sobald sie die Festungswerke von Magdeburg auf irgend eine Weise unwirksam machten oder schwächten. Es ist aber möglich, die Bahn bis an die Friedrichsstadt heran und auf der 430 Ruthen langen Strecke von da ab bis zum Anschlußpunkte im Friedrich-Wilhelmsgarten so in den Schutz der Werke selbst zu legen, daß ihre Durchführung kein irgend schwer zu beseitigendes fortifikatorisches Bedenken erregt, alle Brückenanlagen massiv und in Eisen ausgeführt werden können, und niemals ihr Abbruch nöthig werden wird, weil sie auf das Beste vertheidigt sind. Um in Magdeburg eine Vereinigung mit der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu Stande zu bringen, wird neben dem Bahnhofe dieser Gesellschaften ein Raum von 1250 Fuß Länge und 56 Fuß Breite gewonnen.

Die Bahnlinie hat

vom Berlin-Potsdamer Bahnhofe bis zum Havel-Uebergange bei der Rohrschneiderschen Ziegelei eine Länge von	2568	Ruthen,
von da bis Großkreuz	3000	=
= = = Brandenburg	3720	=
= = = in die Gegend der Cader Schleuse .	5880	=
= = = Genthin	2290	=
= = = Burg	6640	=
= = = zu den Werken Magdeburgs . . .	7150	=
= = = zum Bahnhofe der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	430	=
Summe	31678	Ruthen

oder 15⅞ Meilen.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mißt	7000	=
Es ergeben sich also	38678	Ruthen

oder 19⅓ Meilen für die Berlin-Magdeburger Eisenbahn.

Bahnhöfe werden, außer den an den Endpunkten Potsdam und Magdeburg, zu Brandenburg, Genthin und Burg eingerichtet.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Das veranschlagte Anlagekapital beträgt 4,000000 Thlr.; die Durchschnittskosten einer Meile sind hiernach 253170 Thlr. Mit dieser Summe wird man jedoch keinenfalls ausreichen, da die Kosten des zweiten Geleises der Berlin-Potsdamer Eisenbahn und der Bahnhofsveränderungen zu Berlin und Magdeburg nicht in dem Anschlagskapitale begriffen sind.

Bis Anfang November betrugen die Einnahmen von 6 Einzahlungen auf 40000 Aktien . . . . 2,400000 Thlr.

d. Steigungsverhältnisse.

Uebersicht
der Steigungsverhältnisse der Eisenbahn von Potsdam nach Magdeburg.

Station von	Station bis	Steigen.	Länge. Ruthen.	Fallen.	Länge. Ruthen.	Horizontale Länge. Ruthen.	Anmerkungen.
0	5	1 : 423	50				
5	8					30	
8	16			1 : 303	80		Brückenrampe.
16	51					350	
51	65			1 : 3360	140		Die Vorarbeiten wurden zur möglichsten Beschleunigung in drei Abtheilungen durchgeführt: 1. auf der Insel Potsdam; 2. von der Havel bei Werder bis Genthin; 3. von Magdeburg nach Genthin; daher steht bei Stat. 256,8 ein zweiter Nullpunkt, von wo aus in 10 Ruthen-Stationen weiter stationirt ist. Bei Stat. 1489,92 schließt die Stationirung von Potsdam aus; bis zu diesem Punkte ist von Magdeburg aus stationirt, weshalb die Stationen von hier aus rückwärts gehen. 1489,92 und 1379 ist ein und derselbe Punkt.
65	153					880	
153	247	1 : 2880	940				
247	256,8					258	
0	16						
16	35			1 : 1410	190		
35	153			1 : 4855	1180		
153	182	1 : 535	290				
182	233			1 : 864	510		
233	357					1240	
357	520			1 : 21338	1630		
520	555	1 : 700	350				
555	585			1 : 514	300		
585	785					2000	
785	847	1 : 720	620				
847	905			1 : 500	580		
905	958	1 : 787	530				
958	1048					900	
1048	1262	1 : 6289	2140				
1262	1462	1 : 7200	2000				
1462	1489,92					279,2	
1379	1365	1 : 505	140				
1365	1353			1 : 823	120		

1353	1294	1 : 3540	590			
1294	1187	1 : 6450	1075			
1187	1147	1 : 1200	400			
1147	1106			1 : 5367	410	
1106	1035	1 : 2494	710			
1035	1005			1 : 7200	300	
1005	932	1 : 11680	730			
932	871	1 : 9760	610			
871	819	1 : 2080	520			
819	784	1 : 1738	350			
784	722	1 : 4699	620			
722	703			1 : 3040	190	
703	687					160
687	665	1 : 704	220			
665	650	1 : 900	150			
650	623			1 : 505	270	
623	600					230
600	573	1 : 505	270			
573	537			1 : 960	360	
537	516	1 : 945	210			
516	404	1 : 500	1120			
404	382			1 : 556	220	
382	339			1 : 503	430	
339	310			1 : 2320	290	
310	259	1 : 6120	510			
259	231					280
231	195			1 : 1080	360	
195	145	1 : 546	500			
145	141					40
141	128			1 : 520	130	
128	109			1 : 9120	190	
109	51	1 : 8352	580			
51	17	1 : 3264	340			
		Summe	16565	—	7880	6647,2

Die Station 1241—1242 ist 15 Ruthen lang.

16565 lfd. Ruthen	Steigen.
7880 " "	Fallen.
6647 " "	horizontale Länge.
31092 lfd. Ruthen	Summe.

Hierzu die letzten 17 Stationen vor Magdeburg 170
Anschluß und Bahnhof . 430

Ganze Länge 31692 Ruthen.

e. Krümmungsverhältnisse.

Uebersicht
der
geraden Linien und Bogen
der Eisenbahn von Potsdam nach Magdeburg.

Station von	Station bis	Länge der geraden Linien. Ruthen.	Länge der Bogen. Ruthen.	Radius der Bogen. Ruthen.	Anmerkungen.
0	14,95	149,5			Die Vorarbeiten wurden zur möglichsten Beschleunigung in drei Abtheilungen durchgeführt: 1. auf der Insel Potsdam; 2. von der Havel bei Werder bis Genthin; 3. von Magdeburg nach Genthin; daher steht bei Stat. 256,8 ein zweiter Nullpunkt, von wo aus in 10 Ruthen-Stationen weiter stationirt ist. Bei Stat. 1489,92 schließt die Stationirung von Potsdam aus; bis zu diesem Punkte ist von Magdeburg aus stationirt, weshalb die Stationen von hier aus rückwärts gehen. 1489,92 und 1379 ist ein und derselbe Punkt.
14,95	26,93		119,8	150	
26,93	29,16	22,3			
29,16	50,59		214,3	150	
50,59	65,73	151,4			
65,73	100,53		348	300	
100,53	108,33	78			
108,33	153,57		452,4	500	
153,57	219,53	659,6			
219,53	240,13		206	1000	
240,13	254,80	146,7			
254,8	256,8		179,92	300	
0	15,992				
15,992	82,019	660,27			
82,019	104,013		219,94	600	
104,013	191,88	878,67			
191,88	227,422		355,42	1000	
227,422	329,265	1018,43			
329,265	354,051		247,86	700	
354,051	425,241	711,90			
425,241	444,00		187,59	600	
444,00	639,549	1955,49			

639,549	668,036		284,87	700
668,036	901,937	2339,01		
901,937	963,140		612,03	400
963,140	987,480	243,4		
987,480	1028,753		412,73	500
1028,753	1268,64	2398,87		
1268,64	1272,824		41,84	600
1272,824	1489,920	} 2248,51		
1379	1371,245			
1371,245	1335,30		359,45	500
1335,30	669,308	6664,92		
669,308	655,855		134,53	500
655,855	481,653	1742,02		
481,653	453,20		284,53	589,546
453,20	406,674		465,26	400
406,674	377,646	290,28		
377,646	365,7495		118,965	600
365,7495	336,715	290,345		
336,715	288,02		486,95	600
288,02	164,1982	1238,218		
164,1982	93,095		711,032	600
93,095	58,2233	348,717		
58,2233	54,874		33,493	600
	Summe	24236,55	6476,910	—

Die Stat. 1241—1242 ist 15 Ruthen ang.

	24236 lfd. Ruthen	gerade Linie.
	6476 " "	Bogen.
Hierzu kommen noch vor Magdeburg	980 " "	
Ganze Länge	31692 Ruthen.	

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Linie führt bis in die Gegend von Magdeburg entweder durch sumpfige Wiesen und Wälder oder über festen Sandboden, welcher außerordentlich leicht zu bebauen ist. Da das Terrain durchgängig eine fast horizontale Lage hat, so sind nur drei große Einschnitte zu machen; im Sandboden dagegen ist nur ein Planum zu reguliren, welches sofort mit Schienen belegt werden kann. Die feuchten und der Ueberschwemmung ausgesetzten Stellen dagegen im Golmer Bruche, bei Kemnitz, Jeserig, Brandenburg, Wusterwitz, im Pennigsdorfer Forste und im Kriele bei Burg machen Dämme nöthig, bei denen Sackungen vorkommen und die längere Zeit bedürfen, um sich gehörig zu setzen und zur Legung des Oberbaues tauglich zu sein. Es war daher vom größten Nutzen, daß hier die Arbeiten schon im Herbste des Jahres 1844 begannen, da einige derselben während des Jahres 1845 größtentheils unzugänglich waren, andere so beträchtliche Nachschüttungen verlangt haben, daß es eines längern Zeitraums bedurfte, um dem Damme die nöthige Festigkeit zu geben.

Die bedeutendsten ausgeführten Erdarbeiten sind:

1. die Dammschüttung zwischen den Potsdamer Havelbrücken;
2. der Damm im Golmer Bruche, 600 Ruthen lang, welcher die Herbeischaffung von 27000 Schachtruthen Erde auf 170 bis 470 Ruthen Entfernung nöthig machte;
3. die Dammschüttung durch einen Theil der Havel bei Werder, welche hier eine Breite von 113 Ruthen hat;
4. ein Stück Damm bei Kemnitz, welches etwa 72 Fuß tief nachgeschüttet werden mußte, bis der Damm zum Stehen kam;
5. der Damm durch den Krilower Bruch von 680 Ruthen Länge;
6. ein Damm durch eine sehr tiefe Stelle beim Dorfe Jeserig;
7. die durch die Brandenburger Wiesen, namentlich durch das breite Bruch führenden Theile des Dammes, welche an verschiedenen Stellen bis 42 Fuß tief eingesunken sind;
8. der Einschnitt bei Möser, von 23¾ Fuß größter Tiefe;
9. der Damm im Bürgerholze (Kriel) bei Burg;
10. Einschnitt und Auftrag bei Niegripp, Hohenwarthe und Lostau.

Die unter 8 und 9 aufgeführten Einschnitte und Aufträge sind mittelst Interims-Schienenbahnen ausgeführt. Zu den Haveldämmen bei Potsdam wird die Erde zu Wasser angefahren; der Grund ist größtentheils ganz fest und die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge haben bereits so viel geleistet, daß man wegen zeitiger Beendigung dieses Theils des Baues nicht besorgt ist.

Den interessantesten und kostspieligsten Theil aller Bauwerke bilden die so zahlreich erforderlichen und bedeutenden Brücken. Ohne diese würde die Bahn zu den mit dem wenigsten Kostenaufwande herzustellenden gehören, und doch sind die Brückenbauten nicht von der Bedeutung, daß sie die sonstigen Terrainvortheile auch nur ganz aufwögen und daß man sich veranlaßt sehen könnte, irgend etwas an ihrer höchst soliden Konstruktion zu ändern.

Einen überaus großen Vortheil hat man dadurch erlangt, daß die Gründung aller Brückenpfeiler in der Havel zwischen einfachen Spundwänden geglückt ist. Die Brücke bei Werder, welche 9 Pfeiler mitten im Flusse erhält, gegen welche von beiden Seiten Damm geschüttet ist, und welche das schwierigste vom Potsdamer Bahnhofe bis zur Elbe vorkommende Bauwerk ist, befindet sich der Vollendung nahe. Es konnten die von einfachen Spundwänden umschlossenen Baugruben der Pfeiler so wasserfrei gepumpt werden, daß man von der beabsichtigten Bétongründung abgehen und sie vom Grunde aus massiv mauern konnte. Bei der Potsdamer ersten Havelbrücke, welche erst im Laufe des Sommers 1845 in Angriff genommen werden konnte, erwartet man einen gleichen Erfolg, eben so bei der Brücke in der Havelbucht.

Mit dem Bau der Fluthbrücken bei Brandenburg und Magdeburg geht man bereits schnell vor; ernstliche Vorbereitungen zum Bau der Elbbrücken werden getroffen, so daß man noch im Jahre 1845 einige Pfeiler der Brücke in der Strom-Elbe zu vollenden hofft. Die Ueberbrückung der alten Elbe kann, selbst bei ungünstigem Wasserstande, nicht wesentlich aufhalten; wann aber der Bau in der Strom-Elbe, mit gehöriger Berücksichtigung der Oekonomie, wird vollendet werden können, das hängt vorzüglich vom Wasserstande des Jahres 1846 ab.

Sämmtliche Brücken und Durchlässe werden massiv aufgeführt, und wo es (wie fast durchweg und namentlich bei allen größern Brücken) an Höhe zur Wölbung fehlt, wird man einen eisernen Oberbau anwenden, um die vollständigste Sicherheit für einen ununterbrochenen Betrieb zu erlangen, welcher bei jeder Holzkonstruktion, nach Verlauf einer nicht gar langen Zeit, ernstlich gefährdet wird.

Bei Durchlässen bis 3 Fuß lichter Weite bedarf es gar keines besonderen Oberbaues, da die Schienen von 3 zu 3 Fuß ohnehin frei auf den Querschwellen liegen. Bei Durchlässen von 4 bis 6 Fuß Weite werden die Schienen nur verstärkt, indem zwei Vignoles-Schienen mit ihren 4 Zoll breiten untern Platten gegen einander genietet und durch eingeschobene vierkantige Stahlfedern mit einander verbunden werden; sie bilden so einen einzigen eisernen Balken von 9 Zoll Höhe und werden unmittelbar zum Fahren benutzt; sie werden durch Chairs auf zwei Schwellen befestigt, die 10 Zoll breit und 10 Zoll hoch in die beiden Stirnmauern eingelassen werden.

Bei Brücken von 8 Fuß Weite wird dieselbe Konstruktion dadurch verstärkt, daß drei derselben als Brückenträger dienen, welche 10zöllige Querbalken tragen, auf welche der gewöhnliche Oberbau gelegt wird. Bei Oeffnungen von 10 bis 17 Fuß findet eine fernere Verstärkung dieser Konstruktion Statt, indem den Brückenträgern durch Krümmen der untern Schiene und Absteifen gegen die obere die Form und die Kraft von armirten Trägern gegeben wird. Diese ruhen auf gußeisernen Stühlen, die auf Sandsteinwürfel befestigt und mit diesen in die Stirnwände eingemauert werden. Da die Schienen nur bis zu 20 Fuß Länge zu beschaffen waren, so muß bei

Brücken bis zu 22 Fuß Weite, statt derselben doppeltes Eckeisen angewendet werden.

Bei größeren Spannungen von 30 bis 40 Fuß lichter Weite wird eine, im Wesentlichen schon bei der Oberschlesischen Eisenbahn zur Anwendung gekommene Konstruktion, nach Art der Sprengwerke, gewählt, denen jedoch durch schmiedeeiserne starke Anker der Druck gegen die Widerlager genommen wird. Die Streben und Spannriegel sind von Gußeisen, alles Uebrige von Schmiedeeisen. Eine Querverbindung zwischen den einzelnen Trägern wird theils durch schmiedeeiserne Bolzen in gußeisernen Röhren, theils durch die Schwellen bewirkt, die in diesen Trägern eingekämmt sind. Schmiedeeiserne, horizontal liegende Kreuze sind noch unterhalb der Schwellen, zur Verhütung jeder Seitenbewegung, angebracht. Von diesen gesprengten Trägern werden bei einspurigen Brücken 3, bei den doppelspurigen 5 angewendet und die 10 und 11 Zoll starken eichenen Schwellen mit dem gewöhnlichen Oberbau unmittelbar darauf gelegt.

Bei noch größeren Weiten, d. h. bei den Elbbrücken, welche 60 Fuß Spannung erhalten und wo die Oberkante der Schienen noch nicht 5 Fuß über dem Hochwasser liegt, wie bei der ersten Havelbrücke, müssen die tragenden Theile in die Geländer verlegt, welche, nach Art der in Amerika in Holz ausgeführten Gitterbrücken, aus Schmiedeeisen konstruirt werden und an deren vollständigen Sicherheit, nach der Meinung von zu Rathe gezogenen Sachverständigen, bei Spannungen, wie sie hier vorkommen, nicht zu zweifeln ist.

Es werden hierbei zwei, je nach der Spannweite, $4\frac{1}{2}$ bis 8 Fuß hohe Wände hergestellt, die, bei dem Umstande, daß alle einzelnen Theile gegen einander Dreiecksverbindungen bilden, als ein einziger Balken von dieser Höhe betrachtet werden können. Sollte solcher Balken brechen, so müßte oben ein Zusammendrücken, unten ein Zerreißen Statt finden, und deshalb ist er oben mit einer starken gußeisernen Platte, unten mit zwei 11 Zoll breiten, $\frac{1}{2}$ Zoll starken gewalzten Blechen versehen, die seine Tragfähigkeit bedingen. Die beiden tragenden Wände, durch gußeiserne Verbindungsstücke gegen einander gesteift, tragen in eisernen, an die untern Bleche angenieteten Schuhen die 14 Zoll hohen Querschwellen, welche durch eine sogenannte T Schiene noch in ihrer Mitte unterstützt werden.

Es sind endlich noch die Oeffnungs-Vorrichtungen zum Durchlassen der Schiffe zu erwähnen, die überall als horizontale Drehbrücken angenommen sind und in ihrem offenen Zustande zwei Durchläſſe, jeder von resp. 22, 30 oder 40 Fuß lichter Weite, gewähren und deren Konstruktion im Wesentlichen die allgemein bekannte ist.

Zum Oberbau werden für die Unterschwellung der Schienen eichene Querschwellen angewendet. Der ganze Bedarf, bestehend in

123700 Stück Eichenholz, $8\frac{1}{2}$ bis 9 Fuß lang, 10 Zoll breit, 6 Zoll hoch,

24960 „ „ 9 Fuß lang, 12 Zoll breit, 6 Zoll hoch, und

1100 Stück Eichenholz, 15 Fuß lang, 7 Zoll breit und 6 Zoll hoch,

ist, nach vorangegangener Submission, mit zuverlässig bekannten Lieferanten kontrahirt, welche den Kubikfuß zu 12 Sgr. 6 Pf. frei auf alle Punkte der Bahn liefern, was bei den gewöhnlichen Schwellhölzern 1⅓ Thlr. für das Stück ausmacht.

Die Schienen werden nicht unmittelbar auf die Hölzer, sondern auf Stühlchen (Chairs) gelegt, welche auf die Schwellen angeschraubt werden. Die Chairs auf den Stößen haben ein Gewicht von 22 Pfund und auf den dazwischen liegenden Schwellen ein Gewicht von 18 Pfund. Es ist hierzu eine angemessene Quantität besten kalt geblasenen Wales-Gußeisens beschafft, welches in einer von dem Unternehmer des Gusses zu Brandenburg eingerichteten Gießerei verarbeitet wird. Derselbe liefert den Zentner gegossener Stühle zu 3¼ Thlr. incl. Material, und hat die Verpflichtung übernommen, den während des ersten Betriebsjahres über 1 Prozent der ganzen Lieferung entstehenden Bruch auf seine Kosten zu ersetzen.

Der Schienenbedarf wird aus England durch die Fabrikanten John Bagnall u. Sons zu West-Bromwich in Staffordshire bezogen. Der Preis beträgt 6½ Pfund Sterling pro Ton frei am Bord in Hull.

Was die einzelnen Bahnhöfe betrifft, so bedarf man in Potsdam eines neuen nicht, und eben so fällt auch, wenn die oben berührte Verständigung mit der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft erfolgt, der Bahnhof in Magdeburg weg. Die Bahnhöfe bei Brandenburg, Genthin und Burg werden sehr geräumig angelegt. Der Berliner Bahnhof wird durch die Schiffbarmachung des Schafgrabens an die Wasserstraße gebracht; der Potsdamer Bahnhof liegt unmittelbar am schiffbaren Strome; der Brandenburger berührt den Fluthgraben, welcher durch eine Verlegung der Stauarche bis in den Bahnhof schiffbar gemacht wird. Zwischen dem von Genthin und dem an diesem Orte vorüberführenden Plauer Kanale befindet sich eine chaussirte Straße; der Torfschifffahrtsgraben bei Genthin ist mit der Bahn in unmittelbarer Verbindung. Bei Hohenwarthe läßt sich eine Wasserverbindung für Burg vermitteln, und die Ausladeplätze der Elbe durchschneidet die Bahn bei Magdeburg. Die Wasserstraße berührt sie daher auf allen Hauptpunkten, und diese wird gewiß den günstigsten Einfluß auf den Verkehr üben.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Das die Funktionen des Direktoriums und des Ausschusses während des Baues der Bahn versehende Komité besteht aus folgenden Mitgliedern:

Augustin, Vorsitzender;
W. Beer;
L. Jacobs;
v. Puttkammer;
L. Stegmüller;
Stöpel;
v. Unruh.

Da Brandenburg etwa in der Mitte der Bahn liegt, und da man dahin sowohl von Hamburg als von Stettin Kohlen beziehen kann, so wird dort das Coaks-Etablissement errichtet. Die Maschinen-Reparatur-Werkstatt kommt entweder nach Berlin oder nach Potsdam.

Mit der Berlin-Potsdamer Bahn werden zwar 13 Lokomotive und ein starker Bestand von Personenwagen übernommen, letztere bedürfen aber sogar für die Berlin-Potsdamer Strecke einer bedeutenden Ergänzung, wenn nicht vollständiger Erneuerung. Es sind deshalb vorläufig in der Maschinenfabrik von Borsig zu Berlin 8, in der der Magdeburg-Hamburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Magdeburg 4 Maschinen bestellt.

Der Einrichtung der Personenwagen wird die größte Sorgfalt gewidmet. Sie werden sämmtlich sechsrädrig und sollen auf Adams'schen Bogenfedern ruhen, welche von Adams selbst, und zwar von der stärksten Sorte, bezogen sind. Die Wagen der dritten Klasse werden vollständig bedeckt und geben ihnen eben so viel Höhe und Licht als den übrigen Klassen. Nur die Polsterung fällt weg, und es wird dadurch Raum zu einem Koupé mehr für den Wagen gewonnen. Bei der ersten und zweiten Klasse hatte man zu berücksichtigen, daß ein großer Theil des Verkehrs (zwischen Brandenburg und Berlin) aus Vergnügungsfahrten besteht, und daß die Bahn als Theil der großen Straße meistens von Personen benutzt werden wird, welche 24 Stunden und länger fast ununterbrochen im Wagen zubringen und darin nächtliche Ruhe finden müssen. Beide Arten von Fahrenden können die größtmöglichste Bequemlichkeit verlangen, mithin müssen die Sitze so eingerichtet sein, daß der ganze Körper Ruhe findet; der Raum muß nicht zu eng zugemessen sein und durch eine angemessene Höhe der Wagen für reine, auch bei Hitze nicht drückende Luft gesorgt werden. Da bei einer bequemen Einrichtung der zweiten Klasse die erste wenig benutzt wird, schlecht besetzte Wagen sehr schwanken und überdies eine unnütze Last für den Zug sind, so baut man keine besondern Wagen für die erste Klasse, sondern richtet kombinirte für beide Klassen ein. Die Wagen erster Klasse erhalten sowohl Koupé's zu 3 als zu 6 Personen. Uebrigens unterscheidet sich diese von der zweiten Klasse (Nebendinge abgerechnet) nur durch die Anzahl und die Form der Sitze. Für die erste Klasse ist die Form des Sorgenstuhls gewählt, worin der Reisende sehr zurückgelegt sitzen kann, jedoch nicht gerade liegen muß. Für die zweite Klasse war die bessere Einrichtung der Mittelplätze unabweisbares Bedürfniß; es ist daher jedes Koupé in 4 Sophas, jedes für 2 Personen, eingetheilt und die Polsterung so eingerichtet, daß Jeder etwa wie in der Sopha-Ecke sitzt.

Die Wagen sind 30 Fuß lang, haben im Innern 6 Fuß 2½ Zoll Höhe, so daß ein Mann mittler Größe, mit dem Hute auf dem Kopfe, aufrecht darin stehen kann; sie haben eine Breite von 8 Fuß 2 Zoll für die Sitzplätze, und jedes Koupé erster und zweiter Klasse hat von Scheidewand zu Scheidewand eine Breite von 6 Fuß, wovon bei denen zweiter Klasse auf jeder Seite 7 Zoll für die Polsterung und 19 Zoll auf den Sitzplatz verwendet werden, mithin ein Raum von 20 Zoll zwischen den Sitzen bleibt.

Die Räder haben eine Höhe von 3½ Fuß, wodurch man eine ruhigere Bewegung und geringere Abnutzung derselben zu erlangen hofft.

b. Frequenz-Verhältnisse.

Die Bahn hat die Aussicht, durch den bloßen Verkehr zwischen Berlin, Potsdam, Brandenburg, Genthin, Burg und Magdeburg eine große Frequenz zu gewinnen, indem die große Anzahl von Personenwagen, welche täglich stark besetzt zwischen Potsdam und Brandenburg, außer den täglich zweimal koursirenden Schnellposten, die von Burg und Genthin in beiden Richtungen (nach Potsdam wie nach Magdeburg) gehen, den besten Beweis geben, daß die Bahn nicht erst einer öden Straße Leben bringen soll, sondern daß sie einen regen Verkehr aufnehmen und zu erhöhtem Leben anregen wird. Der Verkehr zwischen Magdeburg und Berlin wird einen ganz neuen Aufschwung gewinnen, wenn die Fahrt (wie es auf der Bahn der Fall sein wird) in Zeit von vier Stunden zurückgelegt werden wird, wenn Hin- und Rückfahrt an einem Tage vorgenommen werden können. Die hauptsächlichste Bedeutung erhält die Bahn aber als Theil der großen direkten Straße zwischen dem Osten und Westen Europa's; den hieraus sich entwickelnden Verkehr vermag man bis jetzt noch nicht zu übersehen, da die dem Verkehre eröffnete Eisenbahnlinie erst von Stettin bis Hannover geht und von da ab noch keine vollendete Schienenstraße bis zum Rhein existirt. Künftig wird man aber den Weg von Köln über Magdeburg nach Berlin in höchstens 24 Stunden zurücklegen; es wird ein lebendiger persönlicher Verkehr zwischen den östlichen und westlichen Provinzen möglich werden; auf die Hannoversche Eisenbahn werden die Kasseler, die Rheinisch-Westphälische, die Holländische, die Ostfriesische, die Bremer, die Harburger Bahn einmünden, und dieser vereinigte Zug von Reisenden und Gütern wird der Bahn als ein Theil der großen Straße zufallen.

3. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 349.)

Nachdem die Richtungslinie der Bahn, mit Ausnahme der Strecke von Glocwen bis Grabow, wo es sich um die Führung der Bahnlinie über Wittenberge oder Perleberg handelte, welche erst später, Mitte des Jahres 1845, bestimmt wurde, festgestellt war (ein Näheres werden wir hierüber unter b. Richtung der Bahn anführen), und die Zustimmung der betreffenden Regierungen erhalten hatte, erfolgte die Genehmigung der Statuten der Gesellschaft und die förmliche Anerkennung derselben, als einer juristischen Person, von Seiten der Königlich Preußischen, der Königlich Dänischen, der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung und den Senaten der freien Städte Lübeck und Hamburg, resp. unterm 28. Februar, 4. April, 16., 21. und 25. desselben Monats.

Die von Seiten Preußens ertheilte Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde lautet wie folgt:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c.

Nachdem für die Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Berlin nach Bergedorf zum Anschluß an die von dort nach Hamburg führende Eisenbahn nach Inhalt der Uns vorgelegten Notariats-Verhandlungen vom 27. und 28. Juli 1843 unter der Benennung: „Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft" eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapitale von 8 Millionen Thaler zusammengetreten ist, wollen Wir, mit Rücksicht auf die am 8. November 1841 mit der Königlich Dänischen, Herzoglich Lauenburgischen und der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung, so wie mit den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg abgeschlossenen Verträge, zur Anlage des in Unserem Gebiete gelegenen Theils dieser Eisenbahn von Berlin bis zur mecklenburg-schwerinschen Landesgrenze hierdurch Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, auch die oben gedachte Gesellschaft als eine Aktiengesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 hiermit bestätigen, und das Statut derselben, wie solches auf Grund der in den Notariats-Verhandlungen vom 27. und 28. Juli 1843 enthaltenen Beschlüsse der General-Versammlung nach Inhalt der Anlage festgestellt worden ist, unter der Maaßgabe:

zu §. 2, daß einer jeden betheiligten Regierung vorbehalten bleibt, zur Ausübung des Aufsichtsrechts in Gemäßheit des §. 46 des Gesetzes vom 3. November 1838 (Gesetzsammlung pro 1838, S. 505), einen Kommissarius für die ihrem Gebiete angehörigen Bahnstrecken zu bestellen,

genehmigen, indem Wir ferner Unsere Genehmigung dazu ertheilen, daß es bei der in Gemäßheit der §§. 43 und 44 des Statuts in der Verhandlung d. d. Ludwigslust den 16. September 1843 erfolgten Konstituirung des Ausschusses sein Bewenden habe. Zugleich bestimmen Wir, daß die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über Expropriation, nebst den in den oben bezeichneten Staatsverträgen vom 8. November 1841 enthaltenen besonderen Bestimmungen und Maaßgaben auf das vorgedachte Eisenbahn-Unternehmen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde ist mit den vorerwähnten Staatsverträgen vom 8. November 1841 und dem Statute der Gesellschaft durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Gegeben Berlin, den 28. Februar 1845.

Friedrich Wilhelm.

Flottwell. Uhden.

Der wesentlichste Inhalt des Statuts ist folgender:

Nächster Zweck der Gesellschaft ist: Verbindung Berlins mit Hamburg mittelst einer Eisenbahn in der Richtung auf Wittenberge, durch das Großherzoglich Mecklenburgische, Herzoglich Lauenburgische und das Hamburg-Lübeckische Gebiet bis zu der bereits eröffneten Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn und im Anschlusse an dieselbe. Die Anlage von Zweigbahnen und sonstigen Kommunikationswegen, so wie die Vereinigung mit den Unternehmern anderer, mit ihrer eigenen Bahn in direkte Verbindung zu setzenden Eisenbahnen, über die gemeinschaftliche Benutzung der beiderseitigen Bahnen,

oder einer derselben, oder über die anderweitige Betheiligung bei solchen Unternehmungen, bleibt den Beschlüssen der Gesellschaft, unter Genehmigung der Territorial-Regierungen, vorbehalten, und soll als eine Ueberschreitung oder Veränderung des Zweckes der Gesellschaft nicht betrachtet werden. Zur Ausführung des oben angeführten nächsten Zweckes wird ein Kapital von acht Millionen Thaler Preuß. Kour. für erforderlich und ausreichend erachtet. Dasselbe wird durch 40000 Aktien, jede zu 200 Thlr. Preuß. Kour., aufgebracht, von denen 25000 über zusammen 5 Millionen Thaler von Privaten bei dem in Berlin gebildeten Komité zur Begründung eines Aktienvereins für die Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg unterzeichnet sind und mit Litt. A. bezeichnet werden. Der Rest von 15000 Aktien, zusammen über 3 Millionen Thaler, ist von der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung und dem Senate der freien und Hansestadt Hamburg übernommen und mit Litt. B. bezeichnet. Sollte der Fonds von acht Millionen Thaler zur Erreichung des nächsten Zweckes der Gesellschaft nicht zulänglich sein, so hat dieselbe den zur vollständigen Herstellung der Anlage noch fehlenden Betrag durch Anleihen gegen Ausgabe von Prioritäts-Aktien oder Obligationen, unter Zustimmung der resp. Regierungen, aufzubringen. Sämmtliche Aktien lauten auf den Inhaber, werden stempelfrei ausgefertigt und erst nach Berichtigung der vollen Valuta den Berechtigten ausgehändigt; bis dahin vertreten auf den eingezahlten Betrag lautende, 4 Prozent Zinsen tragende Quittungsbogen ihre Stelle. Vom ersten Quartaltage, nach dem eingetretenen vollen Bahnbetrieb an, hört die Verpflichtung der Gesellschaft zur Zahlung von 4 Prozent Zinsen auf; dagegen tritt mit diesem Tage das Recht der Aktieninhaber zur Theilnahme an dem Rein-Ertrage der gesellschaftlichen Unternehmung in Kraft. Der Rein-Ertrag des Unternehmens wird für jedes Kalenderjahr besonders berechnet und nach Abschluß der Jahresrechnungen, spätestens im Monat März des nächstfolgenden Jahres, festgestellt; er besteht in demjenigen Betrage, welcher, nach Berichtigung sämmtlicher Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, so wie der Zinsen der etwa zu kreirenden Prioritäts-Aktien und der zu deren Amortisation, unter Konsens der resp. Regierungen, zu bestimmenden Quote von der gesammten Einnahme, welche der Eisenbahnbetrieb in dem betreffenden Jahre abgeworfen hat, übrig bleibt. Der in jedem Jahre erlangte Rein-Ertrag wird, so weit er ausreicht, in folgender Weise vertheilt und verwendet: **A.** zuerst und vorzugsweise werden davon an die Inhaber der 25000 Aktien Litt. A. vier und ein halb Prozent Dividende berichtigt, und sonach zu diesem Zwecke vorabgenommen 225000 Thlr. Preuß. Kour. **B.** Sodann werden zur Dividendenzahlung für die 15000 Aktien Litt. B. zu $3\frac{1}{2}$ Prozent jährlich verwendet, bis 105000 Thlr. Preuß. Kour. **C.** Uebersteigt der Rein-Ertrag die Summe von 330000 Thlr. (als soviel zur Berichtigung der ad **A.** und **B.** gedachten Dividende erforderlich ist), so wird von diesem Ueberschusse eine nach §. 27 künftig näher zu bestimmende Quote zur Bildung oder Vermehrung des Reservefonds der Gesellschaft vorweg zurückgelegt. **D.** Der alsdann noch verbleibende Rest des Rein-Ertrages

wird in acht gleiche Theile getheilt. Fünf solcher Achttheile fallen den Inhabern der Aktien Litt. A. als Zuwachs ihrer Dividende anheim, und werden an dieselben nach der Feststellung des Betrages der Dividende alljährlich ausgezahlt. E. Die übrigen drei Achttheile des sub D. gedachten Restes des Rein-Ertrages fallen auf die Aktien Litt. B., werden jedoch in folgender Art verwendet: a) Zuvörderst ist davon an die Inhaber der Aktien Litt. B. nachzuzahlen, was in vorangegangenen Jahren etwa weniger als 3½ Prozent Jahresdividende oder in Summe 105000 Thlr. auf sie vertheilt und berichtigt ist. b) Sodann ist für die Aktien Litt. B. davon so viel nachzuzahlen, daß ihre Dividende sich für das laufende Jahr bis auf 4½ Proz. erhöht, also bis 30000 Thlr. c) Alles, was nach Berichtigung der sub E. a. und b. erwähnten Zahlungen von den auf die Aktien Litt. B. fallenden drei Achttheilen des Restes des Rein-Ertrages noch übrig bleibt, wird zur successiven Amortisation der Aktien Litt. B. nach folgender näherer Bestimmung verwendet: 1) Der Amortisationsfonds wird gebildet: a. aus den sub E. c. gedachten Ueberschüssen der für die Aktien Litt. B. bestimmten drei Achttheile des sub D. angeführten Restes des Rein-Ertrages; b. aus den auf die amortisirten Aktien fallenden Dividenden. 2) Dieser Fonds wird in dem nämlichen Verhältnisse zur Amortisation der von einer jeden Regierung übernommenen Aktien Litt. B. verwendet, als dieselbe sich an diesen Aktien betheiligt hat. 3) Die Einlösung der zu amortisirenden Aktien Litt. B. geschieht nach deren Nennwerth durch das Loos, und es werden die ausgeloosten Aktien mit einem Vermerke versehen, welcher sie außer Kours setzt, und als Eigenthum des Tilgungsfonds bezeichnet. Für die amortisirten Aktien bleibt den Regierungen, welche solche übernommen, bis zur gänzlichen Amortisation der Aktien Litt. B. das Stimmrecht vorbehalten. 4) Der Amortisationsfonds wird von der Direktion verwaltet, welche den Regierungen jährlich darüber Rechnung abzulegen hat. 5) Sollte in Gemäßheit des Seite 353 angeführten Staatsvertrages vom 8. November 1841 Art. 11 und des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 §§. 38, 39 und 41 der Gesellschaft oder den Transport-Unternehmern eine Abgabe auferlegt werden, so wird der Ertrag dieser Abgabe zur Vermehrung des Tilgungsfonds (oben 1.) verwendet. 6) Nach völlig beendeter Amortisation der Aktien Litt. B. wird der gesammte Rein-Ertrag der Bahn auf die Aktien Litt. A. als Dividende vertheilt, insoweit derselbe nicht zur Vermehrung des Reservefonds und zur Berichtigung der durch Staatsverträge festgestellten, der Gesellschaft auferlegten Abgabe verwendet werden muß. — Von dem, 4½ Prozent des ganzen Gesellschaftsfonds, also die Summe von 330000 Thlr. jährlich übersteigenden Betrage des Rein-Ertrages, darf nicht weniger als der fünfte Theil und nicht mehr als 1 Prozent des Gesellschaftsfonds, also 80000 Thlr., zu dem Reservefonds jährlich zurückgelegt werden. Derselbe wird zinsbar angelegt und es wachsen die davon aufkommenden Zinsen den Einnahmen der Gesellschaft zu. Eine Verminderung der zum Reservefonds jährlich zurückzulegenden Quote kann von der Gesellschaft erst dann beschlossen werden, wenn derselbe auf 500000 Thlr. angewachsen

ist. Mehr als eine Million darf niemals als Reservefonds zurückgelegt werden. — Die Gesellschaft wird in allen ihren Vermögens- und Verwaltungs-Angelegenheiten und Rechtsverhältnissen, über welche sie sich nicht ausdrücklich die unmittelbare Verfügung in General-Versammlungen vorbehalten hat, durch einen Ausschuß und eine Direktion sowohl gegen die Regierungen der durch die Eisenbahn berührten Staaten als gegen Behörden und Privaten und einzelne Aktionärs repräsentirt. — Alljährlich findet eine ordentliche General-Versammlung Statt; außerdem kann der Ausschuß durch Stimmenmehrheit außerordentliche berufen; sie werden sämmtlich in Ludwigslust abgehalten. Nur die Inhaber von mindestens 10 Aktien stimmen in den General-Versammlungen, und zwar für je 10 Aktien mit einer Stimme. — Der Ausschuß der Gesellschaft zählt 20 Mitglieder und 10 Stellvertreter, welche nur aus solchen Aktionären gewählt werden können, welche mindestens 10 Aktien besitzen und dieselben während ihrer Amtsdauer deponiren. 8 Mitglieder und 4 Stellvertreter werden aus den in Preußen wohnhaften Aktionären, eben so viele aus den in Hamburg, dem beiderstädtischen Gebiete oder Lauenburg, und 4 Mitglieder und 2 Stellvertreter aus den in Mecklenburg ansässigen Aktionären gewählt. — Die Direktion besteht, einschließlich des Ober-Ingenieurs während des Baues und des Betriebsdirektors nach Eröffnung der Bahn, aus 7 Mitgliedern, von denen eins von der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung, eins von dem Senate der freien Stadt Hamburg und die übrigen fünf von dem Ausschusse gewählt werden. — Die Auflösung der Gesellschaft kann nicht eher beantragt oder beschlossen werden, als wenn: 1) der im §. 47 des Königl. Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gedachte Fall eintritt; 2) der Betrieb der Eisenbahn auf länger als 1 Jahr unterbrochen; 3) durch länger als 3 Jahre keine Dividende gezahlt wird. Tritt einer dieser Fälle ein, so kann in einer durch dreimalige öffentliche Bekanntmachung, deren letzte 14 Tage vor dem angesetzten Termine in die Zeitungen eingerückt sein und den Zweck der Versammlung ausdrücklich aussprechen muß, zusammenberufenen General-Versammlung die Auflösung der Gesellschaft mit drei Viertheilen der in dieser Versammlung vertretenen Stimmen beschlossen werden. Dieselbe Versammlung ordnet alsdann mit einfacher Stimmenmehrheit die Modalitäten, unter welchen die Auflösung bewirkt werden soll, an.

Durch diese, so wie durch die ähnlichen von den andern betreffenden Regierungen ertheilten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden wurde nicht nur die Leitung und Verwaltung der inneren Angelegenheiten bedeutend vereinfacht und erleichtert, sondern es wurde dadurch erst die so wesentliche Berechtigung zur zwangsweisen Expropriation, wie früher in den Großherzoglich Mecklenburgischen, so auch in den Königlich Preußischen, den Königlich Dänischen und den beiderstädtischen Gebietstheilen erlangt, ohne welche eine billige Erwerbung des benöthigten Bodens immer nur von zufällig günstigen Verhältnissen abhängig blieb. Indessen war bis dahin die vorläufige Erwerbung von durch die Bahnlinie berührten Grundstücken, unter Aussetzung der dafür zu gewährenden Entschädigung, in beträchtlichem Maaße gelungen

und dadurch der Bau selbst auf den betreffenden Strecken möglich gemacht worden.

In Betreff der Regulirung der Verhältnisse mit der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn führen wir Nachstehendes an. Als das zunächst liegende Mittel, die Interessen dieser Bahn mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu vereinigen, stellte sich das einer vollständigen Verschmelzung beider Unternehmungen dar, wobei das kleinere in das größere aufgehe, unter Abkaufung aller bestehenden und wohlerworbenen Rechte und Ansprüche. Die Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn hatte auch in der That einige Vorschläge in verschiedenen Modalitäten zum Ankauf ihrer Bahn durch die Berlin-Hamburger Gesellschaft gemacht; da aber diesen große Hindernisse, auch in den Hamburgischen öffentlichen Verhältnissen, sich entgegenzustellen droheten, so erschien es, ganz besonders zur Erzielung eines rascheren Resultates, gerathener, einen mittleren Weg einzuschlagen, der alle solche Hindernisse umgehe, ohne der Erreichung des Hauptzweckes im Geringsten zu schaden. Dieser Hauptzweck bestand in der Herstellung einer Einheit des Betriebes auf der ganzen Bahn von Berlin bis Hamburg, ohne einen Abschnitt in Bergedorf, der, auch bei der größten Harmonie zwischen den Verwaltungen auf beiden Bahnstrecken, nicht ohne unverhältnißmäßige Opfer von Seiten beider Gesellschaften hätte fortbestehen können. Jenes Mittel erblickte nun die Direktion in der Pachtung des Betriebes auf der Hamburg-Bergedorfer Bahn. Es wurde daher von den beiderseitigen Direktionen ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen die gerechten und billigen Ansprüche beider Theile in ähnlichem Maaße ihre Ausgleichung erlangten. Es erhält nämlich die Berlin-Hamburger Gesellschaft die unumschränkte Benutzung eines ausgedehnten und vortrefflich belegenen Bahnhofes bei Hamburg zu einem, schon um deswillen nicht übertrieben hohen Miethpreise, weil die Rente von einem Ankaufskapitale entrichtet werden soll, das zu einer Zeit aufgewendet wurde, als die erforderlichen Grundstücke zu einem ungleich niedrigeren Preise zu erstehen waren, als man jetzt dafür zu zahlen genöthigt sein würde. Eben so erscheint die Vergütung für die dem Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich übergebene Bahn, in Bezug auf beide Parteien, angemessen, da sie in der Regel in der Hälfte des Brutto-Ertrages von dem über die Bergedorfer Bahnstrecke gegangenen Verkehr, nach dem Verhältniß der Länge dieser zu der übrigen befahrenen Linie, bestehen soll. Nach allen bisher auf andern Bahnen gemachten Erfahrungen wird dieser Ansatz ohne irgend nennenswerthe Opfer von der Gesellschaft getragen werden können, zumal wenn die Erleichterungen und Ersparungen dagegen in Anschlag gebracht werden, welche durch die erlangte Einheit des Betriebes zwischen den beiden Haupt-Endpunkten möglich gemacht werden. In Betreff der Fortdauer dieses Verhältnisses ist festgesetzt, daß eine Kündigung des Vertrages niemals zur Erlangung größerer pekuniärer Vortheile Statt finden dürfe, außerdem aber, in ihren etwaigen andern Motiven, immer erst dem Senate von Hamburg vorgelegt werden müsse, von dessen Entscheidung es abhängen wird, ob überhaupt solche Kündigung Wirksamkeit haben solle.

Die Arbeiten auf der Bahnlinie wurden im Laufe der Jahre 1844 und 1845 mit der größten Thätigkeit betrieben, und obwohl der strenge und lang anhaltende Winter störend auf den Fortschritt der Erdarbeiten einwirkte, so ist es doch gelungen, den größten Theil des Planums von Berlin bis Hamburg zu vollenden. Auf den verschiedenen Punkten, wo die Arbeiten in Angriff genommen wurden, waren meistentheils mehr als 5000 Menschen beschäftigt, einschließlich der beim Ausgraben der Brückenbaustellen und bei den Rammarbeiten Angestellten; die Erdarbeit wurde, außer durch Karren, da, wo weite Transporte vorzunehmen und große Massen zu fördern waren, mit mehreren Fahrschachten, und zwar theilweise Tag und Nacht, zur raschen Förderung betrieben. Mit der Ausführung der Maurerarbeit zu den massiven Brücken und Durchlässen wurde im Sommer 1845 vorgegangen, während schon im Winter, namentlich zu den größeren Bauwerken, die Fundamentirungsarbeiten betrieben waren. Wenn auch der hohe Wasserstand der Flüsse im Frühjahr 1845 zuweilen einen Stillstand gebot, so ist das doch immer nur momentan gewesen. Die Rammarbeiten an der Brücke über die Spree bei Charlottenburg, so wie an mehreren andern wurden thätig gefördert, so daß es bis zum Schlusse des Jahres 1845 möglich sein wird, einen großen Theil derselben zu vollenden.

Mit der Legung des Bahngestänges ist im Laufe des Sommers 1845 der Anfang gemacht und so weit gefördert worden, daß vom 1. November an die erste Lokomotive „Niclot" zwischen Grabow und Ludwigslust Behufs Materialien-Transports fahren konnte.

Ungeachtet dieser entwickelten Thätigkeit wird aber die Hoffnung, die Bahn noch im Jahre 1846 dem Verkehre eröffnet zu sehen, in Folge der Verzögerungen, welche durch die Dänische Regierung hinsichtlich der Linie durch das Lauenburgische, und durch Preußen wegen des Anschlusses der Magdeburger Zweigbahn verursacht wurden, aufgegeben werden müssen.

Die Einzahlungen auf die Aktien sind bis zu 70 Prozent (1. November 1845) beschafft, und, vor der fünften Einzahlung, die ursprünglichen Aktienzeichner, welche 40 Prozent eingezahlt hatten, ihrer weiteren persönlichen Verpflichtung, in Folge Plenarbeschlusses des Ausschusses vom 10. Februar 1845, ordnungsmäßig enthoben worden.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

(Seite 366.)

Ueber die Richtung der Bahn entnehmen wir den von der Direktion erstatteten zwei Jahresberichten Nachstehendes:

Eine erste bis ins Detail vermessene Linie war schon vom vorbereitenden Komité, vor dem Eintritt der Direktion, als zu ungünstig in ihren Neigungsverhältnissen und anderen Beziehungen verworfen; dagegen eine andere, welche von Berlin über Fehrbellin, Wusterhausen, Kyritz, Perleberg, Grabow, Ludwigslust, Boitzenburg und Schwarzenbeck nach Bergedorf sich zog, im Allgemeinen vermessen (das Nähere hierüber haben wir S. 366 bis 372 angeführt) und deren Genehmigung, zuvörderst nur bei der Königl. Preußischen Regierung, beantragt worden. Indessen glaubte die Direktion,

daß mit den möglichst günstigen technischen Bedingungen auch die größten Vortheile, welche die Verkehrsverhältnisse darböten, vereinigt werden müßten, und um namentlich den Plan einer Eisenbahn von Magdeburg durch die Altmark, zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn bei Wittenberge, zu fördern, ein Plan, der, wenn auch vornämlich für Magdeburg, doch zugleich für die Berlin-Hamburger Bahn als sehr vortheilhaft gelten muß, schien es rathsam, die Richtung der Bahn etwas südlicher zu nehmen, um sich der Stadt Wittenberge mehr zu nähern.

Die deshalb vorgenommenen Vermessungen, die, trotz der ungünstigen Witterung im Winter 1843, mit dem größten Eifer fortgesetzt wurden, ergaben ein sehr günstiges Resultat, indem es sich zeigte, daß man durch eine Linie, welche dicht an dem fruchtbaren Havellande hinstreift und die Städte Spandow, Nauen, Friesack und Neustadt berührt, sodann etwa eine Meile von Havelberg vorbeigeht, fast unmittelbar an Wittenberge hinankommen, und somit den Verkehr von der Altmark sowohl als vom Havellande für die Eisenbahn gewinnen könne. Gegen diese Vortheile verschwand der Nachtheil einer um etwa 1800 Ruthen größeren Länge dieser Linie um so mehr, als dieselbe in den Neigungsverhältnissen eben so günstig, in der Beschaffenheit ihrer Kurven sich günstiger darstellte als die ersterwähnte. Die Mehrkosten einer Ueberbrückung der Spree, welche sie erforderte, erschienen durch den Verkehr Spandow's, der durch sie gewonnen wurde, mehr als kompensirt, und somit machte die Direktion diese Linie zum Gegenstand ihres Antrages bei der Preußischen Regierung, in deren Gebiet sie fällt.

Die Gutheißung der Linie erfolgte für einen Theil, eine Strecke von etwa 14 Meilen, bald darauf; die definitive Entscheidung, ob der Weiterbau auf Perleberg oder Wittenberge gerichtet werden solle, wurde jedoch ausgesetzt, um, in Folge der Ueberschwemmungen der Elbe und ihrer Nebenflüsse im Anfange des Jahres 1845, auf Befehl des Königl. Preußischen Finanz-Ministeriums eine kommissarische Lokal-Untersuchung vorzunehmen. Da diese die früheren Gutachten, welche sowohl für eine Ueberbrückung der Elbe bei Wittenberge als für die Führung der Bahnlinie auf diese Stadt sich günstig aussprachen, vollkommen bestätigte, so wurde im Juli 1845 die Richtung der Bahn von Glöwen (an der Chaussee von Havelberg nach Kletzke belegen) über Wilsnack und Wittenberge bis in die Nähe der mecklenburgischen Grenze genehmigt.

Im Großherzogthum Mecklenburg konnte der speziellen Vermessung und Nivellirung der Bahnlinie, deren Richtung durch die Lage der benannten Städte im Allgemeinen gegeben war, kein Hinderniß entgegenstehen; ein besonderes Desiderium, welches eine größere Annäherung an das Städtchen Hagenow mit der Bahnlinie betraf, wurde ausgleichend beseitigt. Weit schwieriger gestaltete sich die Sache aber im Herzogthum Lauenburg, sowohl wegen der Beschaffenheit dieser wald- und hügelreichen Landschaft als wegen der Bedingungen, welche der Gesellschaft von der Königlich Dänischen Regierung in Bezug auf die Stadt Lauenburg gestellt wurden. Eine Berührung dieser Stadt erlaubte deren Lage an einem steilen Abhange des Elb-

ufers durchaus nicht, es sei denn, daß man, mit einem Mehraufwande von Millionen, eine kostbar zu unterhaltende, für den künftigen Betrieb gefährliche Bahn herstellen wollte. Um die Nachtheile eines solchen Unternehmens gehörig darthun und alle Gegengründe vollständig beseitigen zu können, bedurfte es der erschöpfendsten Untersuchungen, und nachdem diese beendigt waren, begab sich eine Deputation, bestehend aus dem Vorsitzenden der Direktion und dem Baurath Neuhaus, der den Bahnbau leitet, und welcher, auf den Wunsch der Direktion, sich der Vorsitzende des Ausschusses beigesellte, nach Kopenhagen, um dort die Genehmigung der von uns beantragten Linie, die das Herzogthum Lauenburg in der Richtung von Büchen über Schwarzenbeck nach Friedrichsruhe durchschneidet und, nach Berührung des Stormarnschen Amtes Reinbeck, sich Bergedorf nähert, zu erwirken. Dieses gelang, wenn auch nur gegen die Verpflichtung, eine Verbindung Lauenburgs mit der Hauptbahn mittelst eines Schienenweges herzustellen, der von den Bewohnern dieser Stadt und ihrer Vorstädte, sofern sie die Hauptbahn bereisen wollen, unentgeltlich sollte benutzt werden dürfen, — es sei denn, daß man diese ganze Verpflichtung durch eine Geldsumme abgelöst hätte. Welcher Theil dieser Alternative den Vorzug finden wird, steht noch dahin, und läßt sich bei der jetzigen Lage der Sache nichts weiter darüber sagen.

Der Anschlußpunkt an die Bergedorfer Bahn wird in der Nähe des westlichen Thores des Städtchens Bergedorf Statt finden.

Was die eigentlichen Endpunkte, Berlin und Hamburg, betrifft, so hat es allerdings große Schwierigkeiten gemacht, bei Berlin einen geeigneten Platz zu einem Bahnhofe zu finden, zumal die meisten derjenigen Stellen, welche die Direktion zu diesem Zwecke sich ausersehen hatte, vom Staate für andere Bestimmungen in Anspruch genommen wurden. Indessen ist es doch gelungen, den nöthigen Raum vor dem nördlichen, dem neuen Thore, zu finden und, so weit er Privateigenthum war, für einen verhältnißmäßig billigen Preis zu erwerben. Was ihm an der nöthigen Ausdehnung noch fehlt, wird er, durch Hinzufügung einer, dem Königl. Invalidenhause gehörigen, unmittelbar vor demselben, im Westen belegenen Wiese, erhalten, deren Abtretung bereits zugesagt worden ist, so daß es sich nur noch um die Bedingungen derselben handelt.

Bei Hamburg auf der andern Seite ist durch den Vertrag mit der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ein Bahnhof gewonnen, der, in der Voraussicht einer künftigen Ausdehnung des Betriebes angelegt, alle Bedingungen für die erforderlichen neuen Anlagen und Verbesserungen enthält.

Was die über die Länge der Bahn zu vertheilenden verschiedenen Bahnhöfe und Halteplätze betrifft, so sollen deren, außer denen in Berlin und Hamburg, 20 angelegt werden, nämlich: bei Charlottenburg, Spandow, Nauen, Friesack, Neustadt a. D., Zernitz, Paulinenau, Glöwen, Wilsnack, Wittenberge, Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahlsdorf, Boitzenburg, Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruhe, Reinbeck und Bergedorf.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 372.)

Ueber die bis zum 30. April 1845 Statt gehabten Einnahmen und Ausgaben theilen wir den Kassen-Abschluß vom angeführten Tage mit.

Einnahme.

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Aktien-Konto.						
4 vollständige Einzahlungen auf 25000 Aktien	2,000000	—	—			
5te noch nicht am 30. April beendigte Einzahlung	415564	—	—			
				2,415564	—	—
5 vollständige Einzahlungen auf 15000 Aktien Litt. B.	—	—	—	1,500000	—	—
Vorarbeiten-Konto.						
(Rest der zu den Vorarbeiten eingezahlten Gelder, welche von den zur Wiedererstattung berechtigten Aktionärs noch nicht erhoben sind)	—	—	—	657	—	—
Strafgelder-Konto.						
(Für die, für zu spät geleistete Zahlungen auf Quittungsbogen eingezogene Konventionalstrafe)	—	—	—	5280	—	—
Pensions- und Unterstützungsfonds.						
(Ist aus den zu den Vorarbeiten eingezahlten Geldern derjenigen Subscribenten, welche sich in der vorgeschriebenen Zeit bei der Aktienzeichnung nicht definitiv betheiligt haben, gebildet und auf Antrag der Direktion durch Plenar-Beschluß des Ausschusses vom 11. Dez. 1843, welcher die Bestätigung der beiden hohen dabei betheiligten Regierungen erhalten hat, zu diesem Zweck bestimmt)	—	—	—	14310	18	—
Bau-Einnahme-Konto.						
Für diverse Gegenstände	—	—	—	512	—	4
Summe	—	—	—	3,936323	18	4

Bis 1. November 1845 betrugen die Einnahmen von

	Thlr.
7 vollständigen Einzahlungen auf 25000 Aktien Litt. A.	3,500000
7 „ „ „ 15000 „ „ B.	2,100000
Zusammen	5,600000

Ausgabe.

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Bau-Konto.						
Tit. 1. Vorarbeiten	76465	9	10			
„ 2. Direktions- und Aufsichtskosten (Reise-, Bureau-, Druck- und Aufsichtskosten, Miethen und Gehalt.)	81844	25	4			
„ 3. Grund- und Nutzungs-Entschädigung	32651	—	—			
„ 4. Erd-, Graben- und Ausrodungs-Arbeiten	255425	12	1			
„ 5. Befestigung der Böschungen	14777	15	2			
„ 6. Bau der Brücken und Durchlässe	34758	1	2			
„ 7. Unterbettung des Bahngestänges und Befestigung der Bahnkrone	18592	12	10			
„ 8. Herstellung des Bahngestänges	484616	29	3			
„ 9. Wege-Uebergänge in gleicher Höhe mit der Bahn	289	1	10			
„ 10. Bewegliche Schienen, Drehscheiben rc.	—	—	—			
„ 11. Einfriedigung der Bahn	14	3	6			
„ 12. Gebäude	2551	7	10			
„ 13. Beschaffung und Instandhaltung der Baugeräthe	117270	11	3			
„ 14. Maschinen und Wagen zum Betriebe	—	—	—			
„ 15. Einrichtungen und Geräthe zum Betriebe, Ausstattung der Empfangsgebäude, 1ste Uniformirung der Beamten des Betriebes	—	—	—			
„ 16. Neben-Anlagen, Telegraphen, Neigungstafeln und Nummersteine	—	—	—			
„ 17. Insgemein	24554	6	6			
„ 18. Rendantur-Gebühren	504	16	10			
„ 19. Zinsen und Kourtagen	421	6	10½			
				1,145736	10	3½
Spezial-Baukasse in Grabow	52242	15	5½			
„ „ „ Lübtheen	17695	24	9			
„ „ „ Boitzenburg	25600	25	5			
„ „ „ Havelberg	42670	16	8			
„ „ „ Friesack	21443	11	3			
„ „ „ Spandow	4224	26	4			
„ „ „ Wittenberge	11373	5	1			
„ „ „ Reinbeck	30761	6	11			
				206012	11	10½
(Die für die Spezial-Kassen hier aufgeführten 206012 Thlr. 11 Sgr. 10½ Pf. sind als zum Bau verausgabt zu betrachten, da die darüber eingereichten Ausgabe-Beläge dem technischen Bureau zur Revision vorliegen.)						

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Laufende Rechnungen.						
(Bestehen in Abschlagszahlungen auf Schienen, Schwellen, Bauholz, Lokomotive, Hakennägel u. s. w.) . . .	—	—	—	171979	2	8
Zinsen.						
An die Inhaber der Quittungsbogen **Litt. A.** und **B.** für die 1ste, 2te, 3te und 4te Einzahlung	117333	10	—			
Ab an gewonnenen Zinsen	76126	20	9			
	41206	19	3			
Davon sind aber erst wirklich in Ausgabe gestellt	—	—	—	1206	19	3
Die übrigen . . . . als Betrag der Zinsen von 6 Monat der 4ten Einzahlung von 25000 Quittungsbogen Litt. A. können erst im Mai d. J. in Ausgabe gebracht werden, da das Einzahlungsgeschäft erst am 2ten Mai beendet wird.	40000	—	—			
Bestand.						
In Hamburg und Berlin baar . . .	375127	12	9			
In Diskonto-Wechseln	908882	24	—			
Auf Unterpfand verliehen	1,127378	27	6			
				2,411389	4	3
Summe	—	—	—	3,936323	18	4

c. Verschiedenes, namentlich über die Anschaffung verschiedener Baumaterialien und Betriebsmittel.

In Bezug auf die Frage, welchen Kapital-Aufwand die Berlin-Hamburger Bahn mit der Erweiterung des Bahnhofes bei Hamburg und mit der Anlage eines zweiten Schienenstranges auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn erfordern werde, führt der Ausschuß in seinem an die General-Versammlung erstatteten Berichte Nachstehendes an:

„So bedenklich es ist, Meinungen, die sich noch nicht vollständig durch Thatsachen rechtfertigen, auszusprechen, so nimmt doch der Ausschuß keinen Anstand, schon jetzt Folgendes zu bemerken:

Die ihm bis jetzt zur Prüfung und Genehmigung vorgelegten, jedoch nur in Beziehung auf den eigentlichen Bahnbau vollendeten Anschläge haben den Bedarf für einen soliden, keineswegs luxuriösen Bau, mit Berücksichtigung der auf andern Bahnen gemachten Erfahrungen, dergestalt reichlich ermittelt, daß an eine Ueberschreitung des vorliegenden Theils der Anschläge nicht zu denken, eine nicht geringe Ersparniß hingegen nicht nur möglich, sondern, bei Vergleichung der schon gemachten Ausgaben mit den veranschlagten, im hohen Grade wahrscheinlich ist.

Wenngleich das gesammte Anlagekapital sich bis jetzt noch kaum annähernd berechnen läßt, so sprechen doch die Umstände dafür, daß, wenn unser Unternehmen nicht auf so bedeutende und so günstige Anschlüsse fremder Bahnen zu zählen hätte, das durch die Aktien aufgebrachte Kapital von 8 Millionen Thaler, zur Ausführung des ganzen ursprünglich beabsichtigten Werkes sich ungefähr ausreichend erwiesen haben würde. Wenn dasselbe unter den veränderten Umständen überschritten werden sollte, so wird dies nur eine Folge höchst vortheilhafter Ausdehnung des Betriebes sein, auf den man beim Beginn der Unternehmung rechnen konnte. Erst in der nächsten General-Versammlung werden wir im Stande sein, über die Frage: ob und in wie weit unsere Geldmittel ausreichen, eine begründete Meinung Ihrer Prüfung und Entscheidung zu unterlegen.

Nach dem mit der Hamburg-Bergedorfer Bahn jetzt geschlossenen Pachtvertrage, welcher der Gegenstand eines weiter zu beantragenden Beschlusses sein wird, und nach den überaus günstigen Bedingungen, unter welchen der Ankauf von 400000 Ztr. Schienen und der eichenen Unterlagsschwellen gelungen ist, endlich nach den Preisen, welche für die Erdarbeiten bis jetzt bewilligt wurden, dürfen wir annehmen, daß unser Bau sich vor manchem anderen durch Wohlfeilheit auszeichnen und dennoch das Prädikat großer Solidität mit Recht in Anspruch nehmen wird. Daß dabei alle Verbesserungen und Erfahrungen, welche die neueste Zeit darbietet, reiflich erwogen sind, und, sofern sie sich bewährt haben, zur Anwendung kommen werden, dafür bürgt der Ruf unsers leitenden Baumeisters, und, soweit es auf Vorkehrungen für den künftigen Betrieb ankommt, die gründliche Kenntniß des Vorsitzenden und die Sorgfalt der Direktion. Daß sich die Verwaltung nicht auf Experimente und eben so wenig auf Verträge mit Bau-Entrepreneurs über ganze Bau-Abtheilungen einzulassen geneigt ist, glaubt sie, den Aktionären gegenüber, vertreten zu können, da ihr in dieser Beziehung ungünstige Erfahrungen anderer Bahnen zur Seite stehen."

Mitglieder der Direktion sind:

Costenoble, Vorsitzender;
Drost von Lehsten;
Dr. der Rechte Asher;
Baurath Neuhaus, zugleich ausführender Ober-Ingenieur;
Wolff;
Stadtältester J. H. Conrad;
Borger;

Der Ausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern:

Dr. Abendroth zu Hamburg, Vorsitzender;
Geh. Kommerz.-Rath Rob. Tornow, Vorsitzender der Berliner Abtheilung;
Forstrath v. Wickede;
H. Dreyer;
O. R. Schröder;
Landrath v. Könemann;

Geh. Legationsrath v. Schmidt;
Gutsbesitzer Rohrdantz;
Wm. Elliot;
Stadtrath Jung;
Kaufmann S. Herz;
H. Behrmann;
C. A. Crasemann;
Senator Erdmann;
Landrath v. Leers;
E. Conrad;
Major im Generalstabe Freiherr v. Moltke;
Kommerzienrath Karl;
Banquier F. L. Gelpcke;

Großherzoglich Mecklenburgischer Kommissarius ist der Geheime Legationsrath Dr. Prosch;

Kommissarius der freien und Hansestadt Hamburg Dr. Bankes.

Schon früher, als die Konzession des Unternehmens von den betheiligten Regierungen erlangt war, richtete die Direktion ihr Augenmerk auf die Anschaffung des für die Bahn nöthigsten Materials, Holzschwellen und Eisenschienen. Was namentlich die letzteren betrifft, so konnte es ihr im Laufe des Winters 1843 nicht entgehen, daß die Eisenpreise auf einen so niedrigen Stand gesunken waren, daß nicht nur kein ferneres Sinken, sondern vielmehr eine allmälige Steigerung derselben mit Gewißheit anzunehmen sei. Sie hielt es also der Vorsicht angemessen, eine solche Konjunktur zu benutzen und kontrahirte deshalb über den ganzen muthmaßlichen Bedarf für ein einfaches Schienengeleise mit allen nöthigen Ausweichungen, zum Betrage von 20000 englischen Tons, welchen es ihr gelang, für einen Durchschnittspreis von 6 Lstr. 2 Sh. 6 d. pro Ton franco Hamburg zu bedingen; für die Sicherheit der Erfüllung dieser Kontrakte, von denen 13000 Tons durch einige Handlungshäuser in Berlin und Stettin, die übrigen 7000 Tons durch zwei englische Fabriken übernommen wurden, haftete sowohl die Solidität dieser Häuser an sich als auch die von ihnen geleistete Kaution, und ist in der That mit den Lieferungen schon ein beträchtlicher Anfang von ihnen gemacht worden. Daß jene Vorsicht hinsichtlich der Zeit des Abschlusses der Kontrakte nicht überflüssig war, hat die fast unmittelbar darauf eingetretene bedeutende Steigerung der Eisenpreise bewiesen, und ungeachtet die schon mit dem 1. September 1844 eingetretene Erhöhung des Einfuhrzolles auf Eisen, den so gewonnenen Vortheil wieder zu entziehen drohte, so ist es doch gelungen, noch circa 3000 Tons vor dem Eintritte dieses Termins in dem Vereinsgebiet auf Lager zu bringen. Geliefert sind bis Ende Mai 1845 im Ganzen ungefähr 9700 Tons.

Die zur Befestigung der Schienen erforderlichen Hakennägel sind für die Strecke im preußischen Gebiet, ungeachtet der erwähnten Zollerhöhung auf

Eisen, zu dem Preise von 6 Thlr. 19 Sgr., die übrigen zu 4 Thlr. 22 Sgr. pro Zentner verdungen worden.

Von Querschwellen, welche sämmtlich von Eichenholz genommen werden, beläuft sich der Bedarf auf circa 318000 Stück, deren Lieferung, bis auf eine unbedeutende Anzahl, für äußerst billige Preise zu bedingen gelungen ist, indem der Durchschnittspreis sich auf nicht höher als 28⅗ Sgr. für die Schwelle von 7½ Fuß Länge und 1 Thlr. 12½ Sgr. für die Schwelle von 9¾ Fuß Länge stellt. Abgeliefert sind bis Ende Mai 1845 etwa 77000 Stück; für die vertragsmäßige Lieferung des Restes, die vor dem Ende des Jahres 1845 beschafft sein muß, sind die nöthigen Sicherheitsmaaßregeln getroffen worden.

Für die künftige Legung des Bahngestänges hat besonders die Verbindung der Schienen an den Stößen die Aufmerksamkeit des Bauraths Neuhaus beschäftigt, und ihn eine neue Art, sie unter einander zu verkuppeln, auffinden lassen, wodurch die Nachtheile, welche, bei den bisherigen Methoden, Schienen und Räder noch zu erleiden hatten, fast gänzlich beseitigt werden. Zur Ausführung derselben schrieb die Direktion die Lieferung des nöthigen Eisens im Submissionswege aus, was den Erfolg hatte, daß einem englischen Hause für die Bahnstrecke von der preußisch-mecklenburgischen Grenze bis Hamburg das erforderliche Eisen zu 10 Lstr. 15 Sh. pro Ton frei Hamburg und einem schlesischen Hüttenwerke für die Strecke im preußischen Gebiete den Zentner für 6 Thlr. zu liefern überlassen wurde.

Für die Brückenbauten, deren eine große Anzahl erforderlich ist, und von denen die bedeütendsten die Brücke über die Spree bei Charlottenburg, die Schwenze-Brücke, die Brücken über die Dosse, Jäglitz, Löcknitz, Elde bei Grabow, Schaale, über den Elde- und Regnitz-Kanal, und über die große und kleine Sude sind, bedurfte es vorzüglich der Anschaffung von hydraulischem Kalk. Es ist gelungen, das nöthige Rohmaterial zu einem billigen Preise zu erwerben, so daß der fertige Mörtel, der im eigenen Ofen bereitet wird, um seiner Leistungskraft desto sicherer zu sein, nicht mehr als etwa 1 Thlr. 17½ bis 20 Sgr. pro Tonne, oder etwa 5 Sgr. pro Kubikfuß zu stehen kommen wird.

An Ziegelsteinen ist für den Bau der Brücken ꝛc. über 800000 Stück kontrahirt.

Bei Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel wurde darauf Bedacht genommen, daß aus der etwaigen Benutzung im Auslande gebauter Maschinen und Wagen auf Bahnstrecken im preußischen Gebiete nicht Ansprüche der Steuerbehörde entstehen konnten. Es wurde also eine Zusicherung des General-Steuer-Direktoriums darüber nachgesucht und erwirkt, daß solche Ansprüche nicht geltend gemacht werden sollten, falls nachgewiesen würde, daß innerhalb des Zollvereinsgebietes eine genügende Anzahl von Lokomotiven und Wagen gefertigt worden sei, um den ganzen Transport der Passagiere und Güter zwischen Berlin und der preußischen Grenze zu beschaffen. In Folge dessen wurden 17 Lokomotive in der Fabrik des Herrn A. Borsig in Berlin, 13 andere bei Sharp Brothers u. Comp. in Manchester in Bestellung gegeben.

Zum Behuf der künftigen Transportmittel wurden im Juni 1845 einige Probewagen gefertigt, um nach deren Muster eine Konkurrenz für die nöthigen Lieferungen zu eröffnen. Von besonderer Wichtigkeit erschien dabei die Prüfung der Bogenfedern, welche, sobald sie sich nur als haltbar bewähren, so außerordentlich viel zum leichteren und bequemeren Fahren beitragen. Nach einer Untersuchung ihrer Leistungen auf anderen Bahnen wird noch eine besondere Probe, auf Kosten der Gesellschaft, mit Bogenfedern vorgenommen, welche aus der Fabrik des Stahlhüttenbesitzers Werner zu Carlswerk hervorgehen, um danach weitere Maaßnahmen zu treffen.

4. Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn.

Geschichte dieses Projekts.

Fast gleichzeitig mit der Zulassung der Eisenbahn auf dem rechten Ufer der Elbe, von Hamburg nach Berlin, empfand man in Magdeburg das Bedürfniß eines Anschlusses an dieselbe, oder mindestens einer näheren Verbindung mit der Unterelbe, als der über Oschersleben, Braunschweig, Lehrte, Zelle und Harburg gewährte. Es bildete sich zunächst ein Komité in Magdeburg für eine von dort über Salzwedel und Uelzen nach Lüneburg, zum Anschluß an die Hannoversche Bahn herzustellende Eisenbahn-Verbindung, welche, bezüglich auf den Magdeburger Verkehr, mit der Berlin-Hamburger Bahn in Konkurrenz treten konnte. Dieser Plan wurde indessen bald wieder aufgegeben, weil sich ihm unübersteigliche Hindernisse entgegensetzten. Das gedachte Komité nahm nunmehr das vielfach bevorwortete und bekämpfte Projekt auf, mittelst einer von Magdeburg durch die Altmark zu führenden Eisenbahn die Elbe bei Wittenberge zu überschreiten, wenn die Berlin-Hamburger Gesellschaft die ursprünglich beabsichtigte Richtung ihrer Eisenbahn über Wittenberge wieder annehmen und dort den Magdeburger Anschluß begünstigen wolle. Diesem Komité trat in Magdeburg ein anderes gegenüber, welches eine Anschlußbahn auf dem rechten Elbufer über Burg, Genthin und Havelberg zu fördern beschloß.

Beide Vereine entwickelten hierauf ihre Pläne näher und reichten dieselben bei den betreffenden Behörden ein. Der König entschied sich hierauf für den Fall, daß aus der Ueberbrückung der Elbe bei Wittenberge weder für die Anwohner der Elbe, noch für die das Stromgebiet begrenzenden Deiche eine Gefahr zu besorgen sei, vorläufig für eine durch die Altmark zu führende Eisenbahn von Magdeburg nach Wittenberge.

Die umfassenden sachverständigen Untersuchungen über die Gefahrlosigkeit einer Elbüberbrückung bei Wittenberge erforderten einen großen Zeitaufwand, und der hohe Wasserstand im Frühjahre 1845 führte neue Untersuchungen und Erörterungen herbei, so daß hierdurch die Allerhöchste definitive Entscheidung über die Zulässigkeit dieser Zweigbahn aufgeschoben und die Genehmigung zum Bau erst durch Kabinetsordre vom 6. Juli 1845 unter folgenden Bedingungen genehmigt wurde:

1. dem Staate bleibt die Aufsicht auf den Bahngeld- und Fracht-Tarif, so wie auf den Fahrplan vorbehalten;
2. die Bestimmungen im Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militairische Zwecke finden auf die Bahn Anwendung;
3. Unterwerfung der Gesellschaft unter die Bestimmungen Königlicher Baubeamten in Bezug auf die Elbbrücke bei Wittenberge; nöthige Abänderung derselben auf Kosten derselben;
4. außer den Brückenbauten im eigentlichen Elbthale bei Wittenberge für die erforderlichen Fluthbrücken in den anliegenden Terrains, so wie für die durch den Brückenbau nöthig gewordenen Erhöhungen und Verstärkungen der Elbdeiche zu sorgen;
5. die Kosten der Bauwerke und Einrichtungen, welche die Militairbehörde sowohl an der Wittenberger Brücke als auch im Magdeburger Festungs-Rayon in Folge des Bahnbaues für nöthig hält, zu tragen;
6. Die Einführung der Bahn in Magdeburg so zu bewirken, daß sie unmittelbar in die Schienen der Magdeburg-Leipziger Bahn einmündet.

Ungeachtet dieser lästigen Bedingungen, wozu noch Uebernahme der Zahlungsverbindlichkeit bis zu 40 Prozent pro Aktie und sofortige Einzahlung von 10 Prozent der Zeichnung von Seiten des Komité traten, wurden doch auf erlassene Einladung zur Aktienzeichnung statt 2½ Millionen Thaler (das veranschlagte Kapital ist zwar 4½ Millionen Thaler, 2 Millionen Thaler waren aber schon vor zwei Jahren bei dem Kaufmann Herz in Berlin fest zugesichert) 55,300000 Thlr. gezeichnet.

Nachdem hierdurch das Zustandekommen der Gesellschaft gesichert war, wurde am 22. Oktober 1845 die erste General-Versammlung gehalten und in dieser das Statut berathen und der Gesellschafts-Vorstand gewählt. Der Bau der Bahn wird beginnen, sobald die nöthigen Vorarbeiten beendet sind.

Das denselben leitende Komité besteht aus folgenden Mitgliedern:

Ober-Bürgermeister Francke, Vorsitzender;
Justizrath Baath in Wittenberge;
C. Deneke;
W. Deneke;
F. W. Dihm;
Geh. Regierungsrath Göring;
S. Herz;
F. C. Löhener;
F. C. Schuchard;
C. C. Zuckschwerdt.

b. Verschiedene Verhältnisse der Bahn.

Da der Bauplan gegenwärtig (Ende November 1845) noch nicht feststeht, so vermögen wir über die Richtung der Bahn u. s. w. nichts Bestimmtes anzugeben. Die Kosten der Bahn von Magdeburg bis Wittenberge, incl. Uebergang über die Elbe und aller sonstigen Bauwerke, sind auf 4½ Millionen Thaler veranschlagt, und da die Länge der Bahn zu circa 12 Meilen anzu-

nehmen ist, so berechnen sich die Durchschnittskosten einer Meile auf circa 375000 Thlr. Die Elbbrücke bei Wittenberge soll auch für gewöhnliches Fuhrwerk gegen Brückengeld eingerichtet werden.

Man darf wohl mit Recht erwarten, es werde diese Eisenbahn nicht nur in kommerzieller Hinsicht von den ersprießlichsten Folgen sein, sondern auch seiner Zeit eine angemessene Rente gewähren. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die in Rede stehende Eisenbahn den kürzesten und geradesten Schienenweg von Magdeburg und allen westlich der Elbe zunächst gelegenen Gegenden nach Hamburg, Holstein, Lübeck und Mecklenburg bildet. Namentlich aber ist sie für das industriöse Sachsen und sein Handelsemporium Leipzig, mit welchem Platze sodann Hamburg in gerader, direkter Eisenbahnverbindung stehen wird, von den größten Vortheilen, wegen der bedeutenden Ersparnisse an Kosten und Zeit gegen den Umweg über Berlin. Besonders sind die Güter angewiesen, diesen kürzesten Weg einzuschlagen. Der Frachtverkehr zwischen Leipzig und Hamburg über Harburg durch Hannover wird dann ohne Zweifel ganz aufhören, da, der Zollweitläufigkeiten beim Durchgange durch Hannover nicht zu gedenken, in Harburg bekanntlich alle Güter von der Achse ab- und in Kähne zur Ueberfahrt nach Hamburg geladen werden müssen, während die Güter per Eisenbahn von Leipzig über Wittenberge nach Hamburg auf einer Achse, also mit Ersparniß der Umladungs-, Speditions- und anderen Kosten befördert werden können.

Als ein ganz in neuerer Zeit (nämlich in der Mitte des Jahres 1845) entstandenes Projekt wäre hier noch das einer

5. Hamburg-Dresdener Eisenbahn

anzuführen.

Es bildete sich nämlich zu der angegebenen Zeit in Berlin ein Komité, an dessen Spitze der Banquier Engelhardt steht, welches sich als Ziel setzte, durch einen Schienenweg die Berlin-Hamburger auf möglichst kurzem Wege in Verbindung mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, und zwar durch Anschluß an die Jüterbogk-Riesaer Bahn, zu bringen. Da das Unternehmen so mannigfache Interessen berührt, so können wir nicht umhin, etwas Näheres über den Plan desselben mitzutheilen.

Das aufgestellte Projekt geht von der Ansicht aus, daß die Verbindung zwischen Hamburg und Magdeburg auf dem rechten Elbufer in der Richtung von Glöwen über Havelberg nach Genthin, und von da auf der Potsdam-Magdeburger Bahn nach Magdeburg hergestellt werden wird. — In diesem Falle soll durch die neue Gesellschaft von Genthin aus eine direkte Bahn über Ziesar, Belzig und Treuenbrietzen nach Jüterbogk geführt werden, welche bei dem letztgenannten Orte in die bereits genehmigte Jüterbogk-Riesaer Bahn einmünden und von da weiter nach der Leipzig-Dresdener Bahn führen würde. Für den Fall aber, daß die Verbindung zwischen Magdeburg und Hamburg auf dem linken Elbufer in der Richtung von Wittenberge nach Magdeburg bewirkt werden würde (was, wie wir im Vorstehenden gesehen, der Fall ist), also das schon besonders bestehende Projekt einer Verbindungs-

bahn von Magdeburg auf dem rechten Elbufer als solches wegfiele, will die neue Gesellschaft jene Strecke mit übernehmen, also bei Glöwen sich der Berlin-Hamburger Bahn anschließen und von da ab über Genthin nach Jüterbogk bauen.

Man geht dabei zunächst von der Ansicht aus, daß die Verbindung zwischen Magdeburg und Hamburg durch eine Verbindungsbahn der Berlin-Hamburger und Potsdam-Magdeburger in der Richtung von Glöwen über Havelberg nach Genthin werde zu Stande kommen, und faßt nun die Verbindung von Hamburg mit Sachsen, Böhmen, (Wien, Triest) und demjenigen Theile von Süddeutschland in's Auge, welcher durch die Erzgebirgische Bahn zu erreichen ist. — In dem Projekt heißt es Seite 4:

„Die Konzession der Jüterbogk-Riesaer Bahn sichert dem Schienenwege von Berlin, den weiter rückwärts gelegenen Ortschaften, ebenso auch Hamburg nach Riesa eine sehr bedeutende Abkürzung, weil durch diese nur 10 Meilen lange Bahnstrecke der 39¼ Meilen lange Haken von Jüterbogk über Köthen nach Leipzig abgeschnitten wird.

Noch bleiben aber sehr namhafte Umwege abzukürzen, zu welchem sich derjenige Verkehr auf diesem Schienenwege genöthigt sehen würde, welcher weder Berlin noch Magdeburg zum Zielpunkte hat, sondern weiter nach dem Süden von Deutschland geht. Diese Umwege werden sehr augenfällig, wenn man sich die Vereinigung der Potsdam-Magdeburger und Berlin-Hamburger Bahn auf dem rechten Elbufer in der Richtung von Glöwen nach Genthin denkt. Durch diese Zweigbahn wird Genthin zum Endpunkte eines Astes der Berlin-Hamburger Bahn, dessen Verlängerung geradezu auf Jüterbogk hinweist und in die Richtung der Jüterbogk-Riesaer Bahn so zu sagen einfällt. Die Bahnhöfe Genthin und Jüterbogk liegen 9 Meilen aus einander, und es bedarf nur noch einer Bahnstrecke von dieser Länge, um mit Vermeidung der Umwege über Magdeburg, resp. Berlin, von Glöwen in gerader Richtung über Genthin nach Jüterbogk gelangen zu können.

Wie beträchtlich diese Umwege sind, zu welchen man bei den bereits bestehenden oder in Ausführung begriffenen Schienenwegen genöthigt ist, ergiebt der nachstehende Vergleich.

Von Glöwen auf der Berlin-Hamburger Bahn bis Berlin sind circa	17	Meilen.
Von Berlin bis Jüterbogk	8¼	„
Von Jüterbogk bis Riesa	10	„
Summe	35¼	Meilen.
Von Glöwen über Havelberg nach Genthin sind .	7	Meilen.
Von Genthin bis Magdeburg	7	„
Von Magdeburg bis Leipzig	15¼	„
Von Leipzig bis Riesa	9	„
Summe	38¼	Meilen.
Dagegen sind von Glöwen bis Genthin	7	Meilen.
Von Genthin bis Jüterbogk in direkter Verbindung	9	„
Von Jüterbogk bis Riesa	10	„
Summe	26	Meilen.

Während man also die Entfernung von Glöwen bis Riesa in 26 Meilen zurücklegen könnte, hat man bei dem jetzigen Stande der Dinge, bei der Richtung über Berlin, einen Umweg von 9¼ und bei der Richtung über Magdeburg einen Umweg von 12¼ Meilen zu machen.

Denkt man sich aber die Vereinigung der Berlin-Hamburger Bahn mit Magdeburg auf dem linken Elbufer über Wittenberge hergestellt, so wird dadurch zwar die Länge des Weges von Hamburg nach Magdeburg um circa zwei Meilen abgekürzt, allein bezüglich einer direkten Verbindung zwischen Glöwen und Jüterbogk gleicht sich das zu Gunsten dieser Richtung durch die weitere Entfernung von Magdeburg über Leipzig nach Riesa wieder aus. Auch auf diesem Wege würde ein Umweg von 10 bis 11 Meilen nicht zu vermeiden sein.

Bei der Würdigung des Zeitgewinnes, welcher durch Abschneidung dieser Umwege zu erzielen sein dürfte, kommen aber nicht allein die Entfernungen, sondern, namentlich bei dem kürzesten Umwege über Berlin, hauptsächlich auch der Zeitverlust und die Weitläufigkeiten in Betracht, welche durch Uebersetzung von einem auf den andern der entfernt liegenden Berliner Bahnhöfe und die unvermeidlichen Differenzen in den Beförderungszeiten der resp. Bahnen herbeigeführt werden. Es ist selbstredend, daß sich z. B. die Beförderungszeiten auf der Berlin-Anhaltischen Bahn nicht ausschließlich nach denen auf der Berlin-Hamburger und umgekehrt reguliren lassen, wenn man die Rücksichten erwägt, welche erstere nothwendig wegen ihres Anschlusses an die Magdeburg-Leipziger und durch diese späterhin an die Thüringische, und letztere wegen ihres etwaigen Anschlusses an die Verbindungsbahn mit der Potsdam-Magdeburger und dadurch auch mit dieser selbst zu übernehmen hat. Statt daß sich also die pr. pr. 54 Meilen lange Strecke von Hamburg nach Dresden auf geradem Wege bequem in einem Tage zurücklegen lassen würde, werden dazu auf dem Umwege über Berlin mindestens 1½ und auf dem über Magdeburg vielleicht gar zwei Tagereisen erforderlich sein."

Sodann werden die provinziellen Interessen der Gegenden, durch welche die Bahn gehen soll, beleuchtet. Es wird angeführt, daß in militärischer Beziehung diese Bahn als eine sehr wichtige sich herausstelle, weil durch sie die Festungen Magdeburg, Wittenberg und Torgau in eine direkte Verbindung mit einander gesetzt werden, und zwar durch eine Schienenlinie, die dem auf dem linken Elbufer befindlichen Feinde unerreichbar wäre. Von da geht man auf die Gemeinnützigkeit der Bahn über, und endlich werden auch noch die dem Unternehmen etwa entgegenstehenden Gründe besprochen.

Wir enthalten uns einer Beurtheilung derjenigen Gründe, welche für das provinzielle und militärische Interesse angeführt sind, und gehen auf das allgemeinere über. Das Projekt stützt sich hauptsächlich darauf, daß es annimmt, daß durch die Berlin-Hamburger Bahn und deren Verbindung mit der Leipzig-Dresdener und den weiteren Bahnen nach Prag, Wien und Triest der ganze Handelsweg durch die Mitte von Deutschland geführt, daß diese Straße eine sehr frequente werden und daß man darauf bedacht sein müsse, diese möglichst abzukürzen. Gegen die Richtigkeit dieser Ansicht läßt sich nichts

erinnern. Die Berlin-Hamburger Bahn hat durch die jetzt bereits genehmigten und zum Theil schon beendigten Bahnen von Dresden nach Triest, und namentlich durch die kürzere Verbindung derselben mit der Leipzig-Dresdener Bahn über Jüterbogk-Riesa eine Bedeutung erhalten, auf welche ursprünglich nicht gerechnet war. Man kann sie betrachten als den Anfangspunkt des Landweges für den bedeutendsten Theil des europäischen Handels, um so mehr, als sie durch die Kieler Bahn auch mit der Ostsee verbunden ist. Daß man aber darauf bedacht sein muß, eine solche Bahn in ihrer weitern Richtung dem Endpunkte möglichst zuzuführen, ist selbstredend, und daß eine Wegersparniß von 9½ oder 12¾ Meilen, besonders wenn dadurch auch eine Nacht zugleich mit erspart wird, ein bedeutender Gewinn genannt werden kann, bedarf keiner Ausführung. Im Interesse des ganzen Publikums liegt also die Bewilligung der Bahn gewiß, und wenn man annehmen muß, daß diesem das Interesse einzelner Bahnen unterzuordnen ist, so kann man an der Konzessionirung wohl eigentlich nicht zweifeln.

Bezüglich der Ausführung, daß diese Bahn aber auch die Interessen anderer Bahnen, so wie einzelner Orte nicht verletzt, können wir jedoch den Ansichten der Gesellschaft nicht überall beipflichten.

Es werden nämlich die beiden Städte Magdeburg und Berlin hingestellt, welche ein direktes Interesse gegen diese Bahn haben können. Magdeburg fällt allerdings aus, denn man kann nicht annehmen, daß Personen oder Waaren von Hamburg nach Dresden ohne besondere Veranlassung über Magdeburg gehen, vielmehr werden diese immer den näheren Weg über Berlin wählen. Müssen sie aber über Magdeburg, so wird ein näherer Weg nach Dresden sie nicht davon abhalten. Eben so ist es auch richtig, wenn aufgeführt wird, daß bei Schienenverbindungen ein Speditionsgeschäft zwischen den an der Bahn gelegenen Ortschaften eigentlich nicht Statt findet, da die Waaren, ohne Dazwischenkunft Anderer als der Bahnbeamten, von einer Bahn auf die andere gehen; aber die Ansicht können wir nicht theilen, daß nicht Berlin dadurch an Personenverkehr etwas verliert. Wenngleich wir zugeben, daß, wie es in dem Projekte heißt, „Reisende auf den Eisenbahnen möglichst ohne Aufenthalt dem Ziel ihrer Reise zustreben," und wenngleich sich nicht bestreiten läßt, daß z. B. die Mehrzahl der von Hamburg nach Dresden Reisenden Berlin ohne Aufenthalt passiren würden, so muß man doch annehmen, daß auch mancher Reisende in Berlin sich aufhalten würde, weil sein Weg ihn gerade durchführt, wenn schon er nicht ein solches Interesse für diesen Aufenthalt gehabt hat, daß er einen Umweg gemacht haben würde, um Berlin zu besuchen, wenn er näher zu dem Ziele seiner Reise gelangen konnte. — Allein hierauf kann es, unserer Ansicht nach, gar nicht ankommen. Es ist überhaupt kein Grund denkbar, weshalb man darauf bedacht sein sollte, gerade einen Ort zum Knotenpunkt alles Verkehrs zu machen, und am wenigsten ist eine Veranlassung, dies mit der Hauptstadt des Landes zu thun, da diese an und für sich schon reicher an Mitteln ist als jede andere. Je mehr das Geschäftsleben vertheilt ist, je freier der Verkehr sich in einem Lande bewegen kann, je mehr Mittel dem Ganzen zur

Beförderung des Verkehrs gegeben sind, desto blühender wird ein solcher Staat werden.

Nach allen angeführten Gründen kann man wohl annehmen, daß dieser neu projektirten Bahn, deren Ausführung angeblich auch keine Terrainschwierigkeiten entgegenstehen, die Genehmigung des Staates wohl erst dann zu Theil werden wird, wenn das Eisenbahnnetz Deutschlands erst weiter vorgeschritten ist.

6. Berlin-Stralsunder Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

(Seite 374.)

Für die Ausführung dieses Projektes bestehen gegenwärtig noch zwei Gesellschaften, welche mit einander konkurriren, und zwar eine in Berlin und eine in Stralsund. Beide Gesellschaften haben, so viel wir wissen, ihre Nivellements und sonstigen Vorarbeiten so weit beendigt, daß allen Erfordernissen zur Nachsuchung der Konzession genügt ist, und die betreffenden Eingaben zur Vorlage in Bereitschaft sind, wenn sie nicht gar schon dem Königl. Finanz-Ministerium zur Begutachtung vorliegen. Das dritte Projekt, von Passow über Prenzlow, Pasewalk, Anklam und Greifswald nach Stralsund ist, so viel man hört, aufgegeben worden.

Auf eine Entscheidung hinsichtlich der Stralsunder Eisenbahn, weder auf eine bejahende noch auf eine verneinende, dürfte im Laufe des Jahres 1845 nicht mehr zu rechnen sein, da das Zustandekommen dieser Eisenbahnverbindung ohne Rücksicht auf eine bestimmte Linie so lange vertagt worden, bis die Angelegenheit mit der großen östlichen Bahn geordnet ist.

7. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 384.)

Das in Bezug auf die Erbauung der Jüterbogk-Riesaer Eisenbahn Anzuführende wollen wir später unter dem betreffenden Abschnitte erwähnen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Nachdem der Betrieb der Bahn, namentlich in den Tagen vom 20. und 23. Februar 1845, durch gewaltiges Schneetreiben ungemeine Hindernisse und Beschwerlichkeiten erfahren hatte, erlitten die Dämme im Elbthale bei dem im April eingetretenen Thauwetter durch die Ueberschwemmungen dieses Flusses derartige Beschädigungen, daß es nur den außerordentlichsten Anstrengungen der Bahnbeamten bei Tag und Nacht gelang, die Bahn in einem solchen Zustande zu erhalten, daß selbst in der gefährlichsten Periode der Betrieb nicht ganz unterbrochen wurde, sondern wenigstens ein Zug die Bahn befuhr.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.
(Seite 404.)

Mitglieder des Verwaltungsraths sind:
Geheimer Kommerzienrath Carl, Vorsitzender;
Hofrath Benda;
Geheimer Kommerzienrath Robert;
Banquier Gelpke;
Professor Dr. Schubarth;
Banquier Moritz Meyer.

Mitglieder der Direktion sind:
Major a. D. von Cronstein, Vorsitzender;
Justizrath Bode;
Banquier Meyer;
Lieutenant a. D. Rellstab;
Assessor Nottebohm.
Ober-Ingenieur der Bahn ist: Sepaneck;
Dirigent des Güterverkehrs: Lieut. a. D. Krause;
Bureauvorsteher: Enderlein.

Am Schlusse des Jahres 1843 besaß die Gesellschaft 22 Lokomotive und 21 Tender. Im Laufe des Jahres 1844 wurden hierzu noch 3 Maschinen mit 3 Tendern (ein Tender war bereits im Jahre 1843 geliefert) von Borsig bezogen, so daß am Anfange des Jahres 1845 25 Lokomotive und 24 Tender vorhanden waren.

Von diesen sind

15 Maschinen, nämlich: Adler, Ascania, Atalante, Kourier, Fortuna, Hirsch, Komet, Pegasus, Stephenson, Strauß, Vulkan, Sirius, Atlas, Centaur und Herkules (letztere vier mit gekuppelten Rädern für die Güterzüge bestimmt), aus der Maschinenbauanstalt von R. Stephenson in Newkastle upon Tyne;

1 Maschine, Brüssel, von der Société du Renard;

9 Maschinen, nämlich: Berlin, Blitz, Borsig, Faust, Greif, Pfeil, Vorwärts, Germania und Beuth, aus der Borsigschen Maschinenbauanstalt in Berlin.

Von den drei zuletzt bezogenen, mit besonderen Expansionsschiebern versehenen Lokomotiven sind Vorwärts und Germania im Laufe des Jahres 1844 in Betrieb gesetzt, während die Maschine Beuth, welche die im Jahre 1844 Statt gehabte Industrie-Ausstellung zierte, einstweilen als Reserve-Maschine benutzt wird.

Die im Vorigen mit Namen aufgeführten 25 Lokomotive mit 24 Tendern, welche sämmtlich in gutem, betriebsfähigen Zustande sind, werden selbst für einen hoffentlich noch größeren als den bisherigen Verkehr ausreichen. Das Bau-Konto für Lokomotive schließt also hiermit ab, und die Kosten für neue Anschaffungen, welche in Folge von außerordentlichen Unglücksfällen oder durch neu erfundene vortheilhaftere Einrichtungen rc. sich später als noth-

wendig und nützlich herausstellen, sind theils aus den laufenden Einnahmen, theils aus dem Reservefonds zu bestreiten.

Zu den am Schlusse des Jahres 1843 vorhandenen 377 Wagen sind im Laufe des Jahres 1844 drei Stück hinzugekommen, nämlich zwei neue sechsrädrige Wagen mit Bow-springs für die I. und II. Klasse aus der rühmlichst bekannten Wagenbauanstalt von Zoller und Pflug in Berlin, und ein Güterwagen, der durch Veränderung einer beweglichen Plateform hergestellt wurde.

Der Wagenpark bestand demnach am Schlusse des Jahres 1844 aus folgenden Wagen:

7	Personenwagen	I. Klasse, jeder zu 18 Personen;
2	"	I. und II. Klasse kombinirt, jeder zu 12 Personen I. Klasse und 24 Personen II. Klasse;
30	"	II. " jeder für 24 Personen;
35	"	III. " mit Verdeck, jeder für 30 Personen;
2	"	desgl., jeder zu 40 Personen;
26	"	III. Klasse ohne Verdeck, jeder für 30 Personen;
102	Personenwagen für 2852 Personen.	
15	Wagen zum Transport der Pferde, Ochsen und Schweine;	
14	Bagagewagen;	
1	achträdriger Güterwagen;	
9	Equipagewagen;	
91	Lastwagen;	
18	Rollwagen;	
5	Kohlenwagen;	
6	Schneepflüge;	
4	Bahn-Draisinen.	
163.		

Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft:

28 Equipagewagen und
87 Last- und Bagagewagen.
115. Im Ganzen also 380 Wagen.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.

(Seite 405.)

Die Betriebs-Einnahmen im Jahre 1844 waren folgende:

Einnahmen.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
Tit. I. Für Personenbeförderung:						
a. Auf den Stationen der Bahn	172608	29	6			
Gepäck-Ueberfracht	3734	28	3			
	176343	27	9			
Ab: Dessauer Elbbrückgeld	720	9	—	175622	8	9
b. Zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin .	274313	27	3			
Gepäck-Ueberfracht	12703	12	4			
	287017	9	7			
Ab: Vergütung für Benutzung der sächsischen Bahnstrecke	391	4	8	286626	4	11
				462249	13	8
Für Equipagen-Transport:						
a. Auf den Stationen der Bahn	4266	22	7			
b. Zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin .	19238	2	4	23504	24	11
Für Eil- und ordinäre Frachtgüter:						
a. Auf den Stationen der Bahn: 1. Eilgut	1349	5	4			
2. Ord. Frachtgut .	42413	22	10			
	43762	28	2			
Ab: Dessauer Elbbrückgeld	36	18	5			
	43726	9	9			
b. Zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Berlin, Jüterbogk, Wittenberg, Dessau: 1. Eilgut . . .	17546	9	10			
2. Ord. Frachtgut	124501	8	2			
	185773	27	9			
Für beförderte Poststücke über 40 Pfund	2025	19	3	187799	17	—
				673553	15	7
Tit. II. Pächte und Miethen	—	—	—	2840	8	6
Tit. III. Zinsen von ausstehenden Kapitalien und zeitweise belegten Geldern	—	—	—	1587	1	—
Tit. IV.						
a. Für verkaufte Bestände	1220	17	—			
b. Lagerzins, Extra-Versicherung von Frachtgütern und Extraordinarien	733	22	2			
c. Gewinn beim Abschluß der Konti: 1. Des Material-Depots für Wagenbau 1086 Thlr. 9 sgr. 1 pf. 2. Des Material-Depots für Maschinen-Rep. . 610 = 21 = 8 =	1697	—	9	3651	9	11
				681632	5	—

Auf die einzelnen Monate des Jahres 1844, so wie auf die bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 vertheilten sich die Einnahmen wie folgt:

Monat.	1844. Thlr.	sgr.	pf.	1845. Thlr.	sgr	pf.
Januar	34748	—	—	34456	—	—
Februar	32481	—	—	30979	—	—
März	43606	—	—	40521	—	—
April	69943	—	—	63124	—	—
Mai	58583	—	—	53653	—	—
Juni	59758	—	—	56615	—	—
Juli	70483	—	—	71991	—	—
August	64627	—	—	64837	—	—
September	81532	—	—	73822	—	—
Oktober	80739	—	—			
November	38681	—	—			
Dezember	39520	—	—			
Zusammen	674701	—	—			
Hiervon ab: Dessauer Elbbrückgeld und Vergütung für Benutzung der sächsischen Bahnstrecke	1148	—	—			
Bleiben	673553	—	—			

Die Betriebs-Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen folgende:

Ausgaben.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
Tit. A. Für die Bahn.						
a. Unterhaltung der Brücken, Durchlässe und Uebergänge	4805	7	10			
b. Anpflanzungen	881	20	7			
c. Unterhaltung des Ober- und Unterbaues, Unterstopfen der Schwellen, Richten der Schienen, Reguliren der Bahn, Instandhaltung der Dossirungen u. s. w.	9843	15	11			
d. Material zur Instandhaltung der Bahn, Schwellen, Kies, Lehm u. s. w., incl. Anfuhrkosten	7143	22	10			
e. Reparatur von Bahn-Utensilien und deren Ersatz	1104	25	7			
f. 1. Reparatur und Instandhaltung der Wärterhäuser und Signalvorrichtungen	1012	17	9			
2. Heizung der Wärterhäuser	1248	4	6			
	25039	25	—			
g. Gehalte der Ingenieure und Bahnbeamten	39018	—	—	64057	25	—
Tit. B. Gebäude.						
a. Unterhaltung der Gebäude in Berlin und auf allen Bahnhöfen	14412	29	—			
b. Unterhaltung und Ersatz des Inventars	1419	19	3			
c Grund- und Mieths-Abgaben, Brandkassengelder und Feuerversicherungen	1273	1	2			
				17105	19	5
Tit. C. Allgemeine Betriebskosten.						
a. Wagen-Reparaturen und Umänderungen: 1. an Kasten und Gestellen 14908 Thlr. 13 sgr. 5 pf. 2. an Achsen und Rädern 4008 " 21 " 1 "	18917	4	6			
b. Ausrüstung der Werkstätten mit Maschinen, Werkzeugen u. s. w.	1268	8	2			
c. Wagenschmiere, Seife, Oel u. s. w.	1102	3	2			
d. Betriebs-Inventar, Requisite des Wagen-Personals, Laternen, Bürsten, Werkzeuge u. s. w.	2250	3	3			
e. Gehalte des Wagen-Personals	11177	6	6			
Meilen- und Nachtgelder	1757	26	—			
f. Beleuchtung der Wagen, Expeditionen, Empfangszimmer, Bahnhöfe, Hallen u. s. w.	2925	9	10			

Digitized by Google

Ausgaben.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
g. Heizung der Passagierzimmer und Expeditionen auf allen Stationen	1600	21	10			
h. Arbeitslohn beim Güterverkehr u. Verpackungskosten	3637	3	7			
i. Tagelöhne für Schieben, Putzen und Schmieren der Wagen, Zimmer-Reinigung und sonstige Arbeiten .	5984	22	6			
k. Güter-An- und Abfuhr. Kosten der Gespanne, Lohn der Rollknechte, Reparatur u. Schmieren der Wagen 7761 Thlr. 9 sg. — pf. Gehalte der Beamten . . . 1416 „ — „ — „ Gehalt und Tantieme des Dirigenten . . . . 1897 „ 24 „ 6 „	11075	3	6			
l. Feuerversicherungen: für Güter . . . . 1231 Thlr. 27 sgr. „ Maschinen . . . . 504 „ 5 „ „ Wagen . . . . 625 „ 23 „	2361	25	—			
m. Entschädigungen, durch den Frachtverkehr verursacht	601	10	1			
n. Sonstige Entschädigungen, an Adjacenten erstattete Fahrgelder, Frachtbeträge u. s. w.	925	25	9			
o. Schreibmaterialien und Expeditionsbedürfnisse auf allen Stationen	860	—	6			
p. Papier und Druck für Fahrbillets und Schemata zum Personen- und Güterverkehr, Insertionen	1842	6	3			
q. Gehalte des Betriebs-Personals, der Bahnhofs- und Güter-Inspektoren, Einnehmer, Portiers u. s. w. 16080 Thlr. 2 sgr. 6 pf. Brennmaterial-Deputate . . 803 „ 17 „ 8 „	16883	20	2			
				85170	20	7
Tit. D. Maschinenwesen.						
a. Reparatur der Lokomotive 24220 Thlr. 18 sgr. 9 pf. Umänderungen und Verbesserungen . . . . 2990 „ 8 „ 10 „	27210	27	7			
b. Unterhaltung in Oel, Talg, Hanf u. s. w. . . .	7009	2	8			
c. Tagelöhne für Putzen, Schmieren, Wasserpumpen und Holzspalten	7473	14	3			
d. Gehalte des Maschinenmeisters, der Maschinisten und Feuerleute . . . . 11925 Thlr. 4 sgr. 2 pf. Meilen- und Nachtgelder . 1318 „ 13 „ 6 „	13243	17	8			
e. Utensilien der Maschinisten	291	2	1			
f. Brennmaterial. 1. Zum Vorwärmen: 13 $\frac{3}{8}$ Klafter Holz . . . 77 Thlr. 27 sgr. 10 pf. 1497 Körbe kleine Coaks . 598 „ 24 „ — „ 676 Thlr. 21 sgr. 10 pf. 2. Heizung der Maschinen: 319 $\frac{1}{4}$ Klafter Holz . . . 1844 Thlr. 15 sgr. 9 pf. 118786 Körbe Coaks . . 77364 „ 22 „ 2 „	79885	29	9			
				135114	4	—
Tit. E. Bekleidung.						
Für Tuch, Uniformen, Pelze, Mützen und sonstige Bekleidungsstücke der Beamten, mit Reparaturen . .	—	—	—	7101	13	1
Tit. F. Verwaltungskosten.						
a. Druckkosten für Verloosung der Prioritäts-Aktien, Papier und Druck bei Ausgabe neuer Koupons, Insertionen	841	3	9			
b. Porto, Stempel und kleine Ausgaben	257	7	3			

Ausgaben.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
c. Reisespesen, Gerichts- und Notariatskosten, Kosten für Revision der Bücher und Rechnungen	932	10	10			
d. Gratifikationen und Tantiemen für Beamte . . .	2850	—	—			
e. Gehalte der Bureau-Beamten	3961	20	—			
" " Beamten der Hauptkasse und Kontrole	3417	5	—			
f. Gehalte der Direktoren, des Syndikus und des Vorsitzenden des Verwaltungsraths . 3841 Thlr. 10 sgr. Tantieme der Direktion pro 1844, à 2 Prozent . . . . 3900 "	7741	20	—	20001	6	10
Tit. G. Zinsen und Amortisation.						
Zinsen im laufenden Geschäft	2995	28	2			
" des Vorschusses auf Grundstücke	6357	11	8			
" vom Reservefonds	6449	1	6			
" von 1½ Millionen Prioritäts-Aktien, incl. Amortisationszuschuß	60000	—	—	75802	11	4
1 Prozent zur zweiten Amortisation von 15000 Thlr. .	—	—	—	15000	—	—
Rekapitulation.						
Tit. A. Für die Bahn	64057	25	—			
" B. Gebäude	17105	19	5			
" C. Betriebskosten	85170	20	7			
" D. Maschinenwesen	135114	4	—			
" E. Bekleidung	7101	13	1			
" F. Verwaltungskosten	20001	6	10			
" G. Zinsen und Amortisation	90802	11	4			
Summe aller Ausgaben	—	—	—	419353	10	3
Die Einnahmen waren . .	—	—	—	681632	5	—
Bleibt Reinertrag . . .	—	—	—	262278	24	9
Davon vertheilt an die Aktionäre von 3 Millionen Thlr. ein Jahr à 6½ Prozent	—	—	—	195000	—	—
an den Reservefonds	—	—	—	67278	24	9

Gegen das Jahr 1843 war zwar im Jahre 1844 die Total-Einnahme um 12791 Thlr. geringer, die Betriebsausgabe um 29835 Thlr. größer, und somit der Betriebs-Ueberschuß um 42806 Thlr. geringer ausgefallen, es wurde aber dennoch eine Erhöhung der Dividende von ½ Prozent gegen das Jahr 1843 festgestellt, da im Jahre 1843 die beträchtliche Summe von 124885 Thlr. zum Reservefonds genommen war, was nur mit Rücksicht auf die starke, extraordinäre Einnahme jenes Jahres für Getreide-Transporte geschah, und daß in dem ersten Betriebsjahre nur 34943 Thlr. 8 sgr. 11 pf. in den Reservefonds gelegt waren.

	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
Der Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1843	—	—	—	161226	7	11
Dazu 4 Prozent Zinsen auf ein Jahr	—	—	—	6449	1	6
Zuwachs 1844	—	—	—	67278	24	9
				234954	4	2
Darauf wurden im Jahre 1844 angewiesen	—	—	—	80117	18	3
Bestand am 1. Januar 1845	—	—	—	154836	15	11

Betrachten wir nun die einzelnen Betriebsausgaben genauer, so ergeben sich folgende Resultate:

Tit. A. Unterhaltung der Bahn.

Hierfür sind incl. der Gehalte der Ingenieure und Bahnwärter und der Kosten der Heizung der Wärterbuden im J. 1844 verausgabt: 23791 Thlr. 20 sgr. 6 pf., mithin 2747 Thlr. 22 sgr. 1 pf. mehr als im Jahre 1843. Diese Mehrausgabe ist durch mehrere außerordentliche Reparaturen und Verbesserungen der Bahn herbeigeführt. Im Laufe des Jahres wurden

	13795	Stück	kieferne
und	1984	=	eichene,
Zusammen	15779	Stück	neue Bahnschwellen eingezogen.

Die Direktion hat beschlossen, von jetzt an nur eichene Querschwellen zu verwenden, welche zwar in der Anlage kostbarer, aber von weit größerer Dauer sind. Es bedarf wohl kaum der besonderen Erwähnung, daß durch die Anwendung von gesunden, eichenen, 6 und 11 Zoll starken und zum Theil ganz scharfkantigen Schwellen an Stelle der kiefernen, die Bahn wesentlich verbessert wird.

Die Kosten für Tit. B., Unterhaltung der Gebäude auf sämmtlichen Bahnhöfen, betrugen im Jahre 1844 14412 Thlr. 29 sgr., worunter mehrere außerordentliche Reparaturen und Vervollständigungen begriffen sind.

Tit. C. Betriebskosten.

Im Jahre 1844 wurden für Reparaturen und Umänderungen der Wagenkasten und Gestelle

kasten und Gestelle . . .	14908	Thlr.	13	sgr.	5	pf.
und für Achsen und Räder	4008	=	21	=	1	=
Zusammen	18917	Thlr.	4	sgr.	6	pf.

verausgabt. Sämmtliche Wagen durchliefen 828800 Meilen, mithin stellen sich die Reparaturkosten im Durchschnitt auf 7[illegible] pf. die Meile. In der folgenden Tabelle sind die Reparatur- und Umänderungskosten, der besseren Uebersicht wegen, nach den verschiedenen Wagengattungen geordnet.

Wagengattung.	Anzahl der vorhandenen Wagen.	Durchlaufene Meilen.	Kosten für Reparaturen.			Umänderung	Axen und Räder.			Summa überhaupt.		
			Thlr.	sg.	pf	Thlr.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
Personenwagen I. Klasse .	7	29560	2144	1	9	600	127	6	9	2871	8	6
= I. u. II. Klasse kombinirt . .	2	2280	60	10	9	—	—	—	—	60	10	9
= II. Klasse . .	30	115380	3661	18	7	840	677	28	9	5179	17	4
= III. Klasse,												
a. bedeckte . .	36	87200	1469	2	6	—	423	23	9	1892	6	3
b. unbedeckte .	27	54900	809	22	2	—	55	12	6	865	4	8
Last- und Arbeitswagen . .	115	225240	1462	19	9	300	730	24	11	2493	14	8
Pferdewagen	2	1440	28	2	—	—	—	—	—	28	2	—
Ochsenwagen	7	10700	57	14	5	—	66	10	—	123	24	5
Schweinewagen	6	8740	59	6	6	—	41	16	9	100	23	3
Bahn-Draisinen für die Ingenieure	4	—	37	28	3	—	—	—	—	37	28	3
Schneepflüge	6	—	12	17	11	—	5	25	—	18	12	11
Equipage-, Bagage- und Lastwagen, gemeinschaftlich mit der Magdeburger Gesellschaft	115	249400	3365	18	10	—	1639	12	8	5005	1	6
Postwagen	10	43960	—	—	—	—	241	—	—	241	—	—
Zusammen	367	828800	13168	13	5	1740	4008	21	1	18917	4	6

Die Umänderungen bestanden darin, daß 3 Wagen I. Klasse und 6 Wagen II. Klasse in Riemen gehängt, 7 Wagen II. Klasse im Innern vollständig garnirt, 1 unbedeckter Wagen III. Klasse mit Verdeck und 3 Lowry's mit beweglichen Wänden versehen sind.

Ferner wurden 7 neue Achsen eingezogen, 100 neue Reifen aufgebracht und 651 Räder abgedreht.

Die Kosten für Wagenschmiere betrugen im Ganzen nur 1102 Thlr. 3 sgr. 2 pf., oder im Durchschnitt pro Meile nicht ganz ½ pf., während im Jahre 1843 dafür ¾ pf. pro Meile verausgabt ist. Dieses günstige Resultat ist namentlich dadurch erreicht worden, daß eine Anzahl Wagen mit Achsenlagern aus einer weichen Metallegirung versehen sind, die überdies in der Anschaffung etwa um die Hälfte wohlfeiler als die seither angewandten Metalllager zu stehen kommen. Es ist diese Legirung bereits zu Lagern und Kolbenringen an einigen Maschinen benutzt und ist ebenfalls ein günstiges Resultat erzielt worden.

Tit. D. Maschinenwesen.

Im Jahre 1844 sind über die ganze Bahn gegangen:

678 Güterzüge,
732 Zwischenzüge,
12 Extrazüge,
1464 regelmäßige Personenzüge,

von denen 140 Züge, ihrer Stärke wegen, in zwei Abtheilungen gehen mußten.

Im Ganzen haben die Lokomotive 67369 Meilen durchlaufen, wovon 61276 Nutzmeilen, folglich 1510 Meilen oder 3442 Nutzmeilen mehr als im Jahre vorher. Die bedeutende Mehrzahl von Nutzmeilen ist lediglich dadurch entstanden, daß im Jahre 1843 während der Dauer des Winterfahrplans täglich nur zwei Personenzüge, dagegen im Jahre 1844 ununterbrochen vier Personenzüge befördert worden sind. Von den vorhin angegebenen 61276 Nutzmeilen kommen auf den Güterverkehr 22032 und auf den Personenverkehr 39244 Meilen.

Das sämmtliche über die Bahn gegangene Gewicht der Passagiere, des Gepäcks, der Equipagen, der Güter, des Viehes, des Brenn- und sonstigen Materials für die Bahn, einschließlich des Gewichtes der Transportwagen, betrug 61,983317 Ztr. Brutto, also 8,638683 Ztr. Brutto weniger als im Jahre 1843, was in den damals häufigen Extra-, Getreide- und Holz-Transporten seinen Grund hat.

Die Kosten des Maschinenwesens betrugen für jede durchlaufene Meile:

			Gegen 1843 mehr.	Gegen 1843 weniger.
a.	für Reparaturen	10,78 sgr.	5,78 sgr.	— sgr.
b.	für Umänderungen und neue Anschaffungen	1,33 =	0,21 =	— =
c.	für Unterhaltung in Oel, Talg und Hanf (0,67 Pfd. Oel pro Nutzmeile)	3,10 =	0,30 =	— =
d.	Löhne für Putzen, Schmieren, Wasserpumpen rc.	3,32 =	1,20 =	— =
e.	für Gehalte der Maschinisten und Feuerleute, incl. Meilengelder .	5,31 =	0,09 =	— =
f.	für Feuerungsmaterial, incl. Vorwärmen des Wassers auf den Stationen (0,56 Kubikfuß Holz pro Nutzmeile)	35,57 =	— =	5,17 =

Zusammen 1 Thlr. 29 sgr. 5 pf.
Im Jahre 1843: 1 = 27 = 10 =

Der Verbrauch an Oel war im Jahre 1844 um 0,05 Pfd. pro Nutzmeile geringer als im Jahre 1843, und die Mehrausgaben unter c und d sind lediglich durch die zur Instandhaltung der Maschinen höchst wesentliche, gründliche Reinigung derselben herbeigeführt. In Bezug auf die Mehrkosten unter a und b muß Folgendes bemerkt werden:

Es liegt in der Natur der Sache, daß die Lokomotive, wenn sie mehrere Jahre unausgesetzt im Betriebe gewesen sind, einer Haupt-Reparatur bedürfen, und dann vorzugsweise die der zerstörenden Wirkung des Feuers ausgesetzten Theile durch ganz neue ersetzt werden müssen. Das Erstere war fast ohne Ausnahme bei allen Maschinen, das Letztere bei den seit Eröffnung der Bahn unausgesetzt im Betrieb stehenden Lokomotiven Kourier und Herkules der Fall, welche daher mit neuen kupfernen Feuerkasten und durchgängig mit neuen messingenen Feuerröhren versehen worden sind. Die Beschaffung dieser Theile erforderte allein die Summe von 4163 Thlr. 1 sgr. 2 pf., also für jede durchlaufene Meile 1 sgr. 10 pf., so daß nach Abzug dieser Haupterneuerungen die gesammten Kosten des Maschinenwesens sich um 3 pf. pro Meile niedriger als im Jahre 1843, nämlich auf 1 Thlr. 27 sgr. 7 pf. für jede durchlaufene Meile stellen.

Dagegen wurde an Brennmaterial so erheblich gespart, daß die übrigen bedeutenden Reparaturen und Erneuerungen an Tendern und Lokomotiven, welche in der nachstehenden Tabelle speziell angegeben sind, vollständig ausgeführt werden konnten, ohne dadurch die Gesammtkosten für das Maschinenwesen zu erhöhen.

Zusammenstellung

der im Jahre 1844 verausgabten Kosten für Reparaturen und Umänderungen an Lokomotiven und Tendern.

Nr.	Namen der Maschinen.	Tender.							Maschinen.																					Summe.			Veränderungskosten.			Total.		
		neue Räder.			neue Radreifen.	sonstige Reparaturen.			neue Achsen. Lauf- (Patent-)			neue Achsen. Krumm-			neue Reifen für Triebräder.			neue Reifen für Laufräder.			neue Feuerbüchsen.			neue Kesselröhren.			sonstige Reparaturen.											
		Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.	Thlr.	sg.	pf.
1	Askania	—	—	—	—	31	9	—	56	20	6	—	—	—	244	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	26	11	479	—	8	—	—	—	479	—	8
2	Adler	—	—	—	—	42	17	6	54	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	28	—	406	3	4	587	21	4	192	20	4	780	11	8
3	Herkules	—	—	—	—	13	15	8	—	—	—	495	21	10	—	—	—	—	—	—	1012	1	8	1088	4	10	450	23	2	3060	7	2	181	29	6	3242	6	8
4	Hirsch	—	—	—	—	102	28	4	55	20	6	—	—	—	270	4	6	—	—	—	—	—	—	129	3	—	782	2	10	1339	29	2	—	—	—	1339	29	2
5	Fortuna	471	7	—	—	59	26	4	54	2	6	—	—	—	237	—	6	203	15	9	—	—	—	—	—	—	271	7	2	1296	29	3	—	—	—	1296	29	3
6	Borsig	—	—	—	—	160	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	21	—	—	—	—	9	3	—	784	11	8	1019	8	2	201	28	6	1221	6	8
7	Centaur	—	—	—	—	13	10	9	—	—	—	—	—	—	90	6	3	—	—	—	—	—	—	25	23	6	221	6	10	350	17	4	—	—	—	350	17	4
8	Kourier	575	8	2	—	157	15	5	53	23	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1178	18	2	884	6	6	979	4	3	3828	16	3	215	10	8	4043	26	11
9	Komet	495	7	9	—	45	4	3	55	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	14	5	204	18	2	995	15	7	—	—	—	995	15	7
10	Sirius	464	3	—	—	69	3	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157	20	11	319	14	10	1010	12	8	—	—	—	1010	12	8
11	Atlas	225	24	6	—	47	16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	4	8	571	12	—	871	27	3	190	13	10	1062	11	1
12	Strauß	—	—	—	—	69	16	—	54	8	9	—	—	—	238	7	9	—	—	—	—	—	—	216	28	6	393	9	6	972	10	6	191	12	1	1163	22	7
13	Stephenson	410	15	6	—	71	11	8	54	3	—	—	—	—	267	29	6	207	24	6	—	—	—	—	—	—	111	28	3	1123	22	5	—	—	—	1123	22	5
14	Vulkan	—	—	—	—	85	27	11	104	16	6	—	—	—	—	—	—	139	29	9	—	—	—	—	—	—	458	18	3	789	2	5	182	20	4	971	22	9
15	Atalante	460	20	—	—	64	19	4	42	21	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	12	—	510	15	1	1086	27	11	183	17	11	1270	15	10
16	Pegasus	—	—	—	—	3	27	9	54	27	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	5	10	135	1	1	—	—	—	135	1	1
17	Berlin	251	2	6	122	50	18	11	54	—	—	—	—	—	163	3	6	110	8	—	—	—	—	81	13	—	823	1	6	1655	17	5	909	21	9	2565	9	2
18	Pfeil	683	28	6	—	92	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	15	—	—	—	—	19	18	—	772	8	1	1683	12	1	206	14	6	1889	26	7
19	Blitz	—	—	—	—	26	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	355	4	4	381	8	10	43	28	10	425	7	8
20	Greif	—	—	—	—	6	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	435	9	7	441	26	7	44	20	5	486	17	—
21	Faust	236	27	—	—	62	8	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	14	6	397	15	3	751	5	4	46	14	8	797	20	—
22	Brüssel	223	19	6	—	116	19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	10	8	472	11	1	863	—	4	28	—	—	891	—	4
23	Germania	—	—	—	—	6	28	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	26	2	53	24	5	63	6	—	117	—	5
24	Vorwärts	—	—	—	—	9	3	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	10	5	49	14	4	72	10	5	121	24	9
25	Beuth	—	—	—	—	2	5	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	6	3	20	3	35	9	1	38	29	4
	Summe	4498	13	5	122	1411	—	11	693	28	—	495	21	10	1510	26	3	842	24	—	2190	19	10	3032	25	6	10032	9	—	24830	18	9	2990	8	10	27820	27	7

Die Zahl der von jeder Lokomotive in jedem Jahre bis ult. 1844 durchlaufenen Meilen ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

No.	Namen der Maschinen.	Meilen pro 1840 u. 1841.	Meilen pro 1842.	Meilen pro 1843.	Meilen pro 1844.	Summe.
1	Askania	2629	3935	2653	1503	10720
2	Adler	1665	4491	2542	3360	12058
3	Herkules	216	3627	3473	1013	8329
4	Hirsch	1960	2549	3708	2092	10309
5	Fortuna	362	3380	3755	2939	10436
6	Borsig	1020	2699	1842	2592	8153
7	Centaur	1758	2420	2667	2697	9542
8	Kourier	2489	4150	5030	2624	14293
9	Komet	1832	4925	2783	3804	13344
10	Sirius	606	2654	3018	3398	9676
11	Atlas	1076	1882	3230	2631	8819
12	Strauß	750	2860	3213	2663	9486
13	Stephenson	1063	3574	3311	2781	10729
14	Vulkan	790	1459	3640	3203	9092
15	Atalante	340	3510	3782	3678	11310
16	Pegasus	—	2845	2215	2945	8005
17	Berlin	—	1765	4064	3251	9080
18	Pfeil	—	1434	3688	3043	8165
19	Blitz	—	—	1729	4159	5888
20	Greif	—	—	1936	3539	5475
21	Faust	—	—	2860	3961	6821
22	Brüssel	—	—	720	2905	3625
23	Germania	—	—	—	1084	1084
24	Vorwärts	—	—	—	1504	1504
25	Beuth	—	—	—	—	—
	Summe	18556	54159	65859	67369	205943

Hiernach hat jede Lokomotive
im Jahre 1840 und 1841 durchschnittlich 1237 Meilen,
" " 1842 " 3008 "
" " 1843 " 2993 "
" " 1844 " 2807 "
durchlaufen. Von allen Lokomotiven legte der Kourier im Laufe eines Jahres die größte Strecke zurück; sie betrug im Jahre 1843 5030 Meilen.

Tit. D. f. Feuerungsmaterial.

Am Schlusse des Jahres 1843 betrug der Bestand an Steinkohlen: 212896 Scheffel.
Im Laufe des Jahres 1844 wurden bezogen . . . 135203 "
Zusammen 348099 Scheffel.

Der Preis der Kohlen stellte sich im Durchschnitt auf 23 Thlr. 5 sgr. 6 pf. pro Last von 72 Scheffel, also um 15 sgr. 6 pf. pro Last billiger als im Jahre 1842.

Von der oben angegebenen Quantität Kohlen wurden vercoakt 230360 Scheffel,
und diese lieferten an Coaks . . . . 269880 "

Der Preis der Coaks zur Lokomotivheizung stellte sich incl. aller Unkosten auf 18 sgr. pro Korb von 2 Scheffel, wofür indessen für den Betrieb pro Korb 20 sgr. berechnet worden sind.

Im Ganzen wurden, einschließlich der Heizung der Reserve-Maschinen, 237572 Scheffel Coaks verbraucht, mithin kamen auf jede durchlaufene Meile 3,2 Scheffel,
und auf jede Nutzmeile . . . . 3,8 „

Im Jahre 1843 betrug dagegen der Coaksverbrauch für
jede durchlaufene Meile . . . . 4,0 „
und für jede Nutzmeile . . . . 4,5 „

Es sind also gegen das Jahr 1843 für jede Nutzmeile 0,7 Scheffel Coaks weniger verbraucht, wonach sich für 61276 Nutzmeilen eine Ersparniß von 42893 Scheffel Coaks, im Werthe von 14297 Thlr. 20 sgr., ergiebt.

In den Werkstätten sind verbraucht: 1668 Scheffel Steinkohlen und 10316 Scheffel kleine Coaks.

Am Schlusse des Jahres blieb ein Bestand von
116071 Scheffel Steinkohlen,
22196⅓ „ Coaks
und 265½ Klafter Holz,
im Gesammtwerthe von 43751 Thlr. 25 sgr. 7 pf.

i. Fahrordnung, Tarif.

Der Seite 426 angeführte

Erhebungs-Tarif

für Güter zur ordinären und Eilfracht ändert sich nach dem Betriebs-Reglement vom 15. März 1845 wie folgt ab.

In Silbergroschen für 1 Zentner (110 Pfund). **Pr.** bedeutet Produktenfracht, **O** ordinärer Frachtsatz, **E** Eilfrachtsatz.

	nach Groß-Beeren.		nach Ludwigsfelde.		nach Trebbin.		nach Luckenwalde.		nach Jüterbogk.		nach Zahna.		nach Wittenberg.		nach Koswig.		nach Roßlau.		nach Dessau.		nach Köthen.	
	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E	O	E
Von Berlin	2½	—	3	—	3½	5½	4¾	7½	6	9½	7	12	7	13½	8½	15	9½	17	10	18	11½	20
Von Groß-Beeren			2	—	2	—	3	—	4	—	5	—	6	—	7	—	8	—	8	—	10	—
Von Ludwigsfelde					2	—	2½	—	3½	—	5	—	5½	—	6	—	7½	—	8	—	9	—
Von Trebbin							2	2½	3	4	4	7	5	9	6	10	7	12½	7	13	8½	16
Von Luckenwalde									2	2½	3	5	4	6½	5	8	5½	10½	6	11	7½	14
Von Jüterbogk											2½	3½	3	5	4	6½	5	9	5½	9½	6½	12
Von Zahna													2	2½	2½	4	3½	6	4	7	5	10
Von Wittenberg															2	2½	2½	4	3	5	4½	8
Von Koswig																	2	3	2½	3½	4	6
Von Roßlau																			2	2	3	4½
Von Dessau																					2½	3½

In vorstehenden Sätzen sind überall die Kosten für Auf- und Abladen und bei den Sendungen von und nach Berlin auch für den Transport der Güter nach oder von dem Berliner Bahnhofe begriffen.

Erhebungs-Tarif

für Güter zwischen Berlin u. s. w. und Magdeburg, Halle und Leipzig.

In Silbergroschen für einen Zentner zu 110 Pfund.

	Nach Magdeburg.			Nach Halle.			Nach Leipzig.		
	Pr.	O.	E.	Pr.	O.	E.	Pr.	O.	R.
Von Berlin	11	12¼	22½	11	12¼	22½	12½	14	26
" Luckenwalde	—	12¼	20½	—	10¾	18¼	—	13¾	22¾
" Jüterbogk	—	11¼	18½	—	9¾	16¼	—	12¾	20¾
" Wittenberg	—	9¼	14½	—	7¾	12¼	—	10¾	16¾
" Dessau	—	7¼	10	—	5¾	7¾	—	8¾	12¼

In vorstehenden Sätzen für die Touren zwischen Berlin — Magdeburg, Halle und Leipzig sind die Kosten für Auf- und Abladen und Transport der Güter von oder nach den beiderseitigen Bahnhöfen mit inbegriffen. In den Sätzen für die Touren zwischen Luckenwalde, Jüterbogk, Wittenberg, Dessau — und den jenseitigen Stationen aber nur die Kosten für Auf- und Abladen und An- oder Abfahrt auf den jenseitigen Stationen berechnet, indem der Transport der Güter von oder nach den Bahnhöfen zu Luckenwalde, Jüterbogk, Wittenberg und Dessau nicht von der Eisenbahn-Gesellschaft besorgt wird.

Zu größerer Erleichterung und Beschleunigung des Frachtverkehrs haben sich die Verwaltungen der Berlin-Stettiner, der Herzoglich Braunschweigischen, der Leipzig-Dresdener, der Magdeburg-Halberstädter, der Magdeburg-Leipziger, so wie der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn dahin vereinigt, daß, so weit dies nicht schon bisher geschehen, vom 15. März 1845 an auf sämmtlichen Stationen einer jeden der verbundenen Bahnen Güter zur direkten Beförderung nach den End- und Zwischen-Stationen der andern angenommen werden sollen, ohne daß dadurch dem Versender oder Empfänger irgend andere Kosten erwachsen, als die im Betriebs-Reglement jeder dabei betheiligten Eisenbahn-Gesellschaft publizirten Tarifsätze.

Die Regulirung etwaiger Schäden während solcher Transporte über mehrere Eisenbahnen erfolgt am Bestimmungsorte, doch wird den Versendern überlassen, durch jedesmalige Angabe in dem Frachtbriefe, oder im Voraus für alle von ihnen aufzugebenden Güter an Orten des Ueberganges von einer Bahn auf die andere eine Nothadresse zu ihrer sofortigen Vertretung in Beschädigungsfällen anzugeben.

Von jeder der Stationen werden übrigens Güter auch nach jeder Station der Berlin-Frankfurter Eisenbahn zur direkten Beförderung angenommen werden.

Der Erhebungs-Tarif für solche weiteren Güter-Transporte ist folgender:

Tarif für den Transport von Gütern zur ordinären Fracht von Berlin bis nach den Endstationen der verbundenen Eisenbahnen.

In Silbergroschen pro Zentner.

	Von Berlin nach						
	Halberstadt.	Braunschweig.	Dresden.	Krimmitzschau.	pf.	Stettin.	Frankfurt a. O.
Alle nachstehend nicht besonders genannte Artikel zahlen . . insofern sie nicht offenbar zur Klasse derjenigen leichten Güter (Betten, Holzuhren 2c.) gehören, welche erhöhte od. Doppelfracht zahlen.	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	9	9
Alaun	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	$7\frac{1}{2}$	5
Asche	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	19	3	9	5
Bau- und Brennholz . . .	$13\frac{3}{4}$	17	18	17	9	$7\frac{1}{2}$	5
Baumwolle, rohe	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	19	3	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
Betten	$32\frac{1}{2}$	$39\frac{1}{2}$	38	41	1	15	$16\frac{1}{2}$
Bergwerksprodukte (rohe), außer den besonders genannten	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	19	3	9	5
Bilder in Rahmen	$32\frac{1}{2}$	$39\frac{1}{2}$	38	41	1	24	$16\frac{1}{2}$
Blaufarben	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	19	3	$7\frac{1}{2}$	9
Blauholz, gemahlen und geschnitten	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	19	3	$7\frac{1}{2}$	9
Blei	15	$18\frac{1}{2}$	18	17	9	$7\frac{1}{2}$	5
Braunkohlen	$13\frac{3}{4}$	17	18	17	9	$7\frac{1}{2}$	5
Braunroth	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	$7\frac{1}{2}$	9
Bretter	$13\frac{3}{4}$	17	18	17	9	$7\frac{1}{2}$	5
Bruchsteine	$13\frac{3}{4}$	17	18	17	9	$7\frac{1}{2}$	5
Butter	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	9	$6\frac{1}{2}$
Cichorien	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	9	$6\frac{1}{2}$
Cigarren	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	12	9
Coaks	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	19	3	9	5
Damenputz	$32\frac{1}{2}$	$39\frac{1}{2}$	38	41	1	9	$16\frac{1}{2}$
Dotter	$13\frac{3}{4}$	17	18	17	9	9	$6\frac{1}{2}$
Drucklettern	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	$7\frac{1}{2}$	9
Drucksachen	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	12	9
Düngmittel	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	19	3	9	5
Eier	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	9	$6\frac{1}{2}$
Eisen (Stabeisen)	15	$18\frac{1}{2}$	$22\frac{1}{2}$	17	9	$7\frac{1}{2}$	5
Eisenwaaren (grobe Guß- und Schmiede-)	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	19	3	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
Eisenblech	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	19	3	$7\frac{1}{2}$	5
Erden und Erze (außer den besonders genannten) . . .	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	19	3	$7\frac{1}{2}$	5
Essig	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	$7\frac{1}{2}$	5
Farbeholz in Stäben . . .	15	$18\frac{1}{2}$	18	17	9	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
Federn	$32\frac{1}{2}$	$39\frac{1}{2}$	38	41	1	15	9
Feldfrüchte (außer den besonders genannten)	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	19	3	9	5
Fische, todte	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	20	10	12	9
Flechsen	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	$19\frac{1}{2}$	20	10	$7\frac{1}{2}$	9
Gelbholz, gemahlen und geschnitten	$16\frac{1}{4}$	$19\frac{3}{4}$	24	19	3	$7\frac{1}{2}$	9

In Silbergroschen pro Zentner.

	Von Berlin nach						
	Halberstadt.	Braunschweig.	Dresden.	Krimmitzschau.		Stettin.	Frankfurt a. O.
					pf.		
Getreide	13¾	17	18	17	9	7½	5
Gewürze	16¼	19¾	24	20	10	9	9
Gips	16¼	19¾	19½	19	3	7½	5
Glätte	16¼	19¾	24	19	3	7½	5
Häute	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Harz	16¼	19¾	24	20	10	7½	9
Heringe	15	18½	18	19	4	7½	6½
Holz- und kurze Waaren	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Honig	16¼	19¾	24	20	10	7½	6½
Hopfen	16¼	19¾	24	20	10	15	9
Horn-Abgang und Spitzen	16¼	19¾	19½	20	10	7½	6½
Hülsenfrüchte	13¾	17	18	17	9	7½	5
Hüte	32½	39½	38	41	1	15	16½
Hufen	16¼	19¾	19½	20	10	7½	9
Instrumente, musikalische	32½	39½	38	41	1	24	16½
außer Fortepianos in Kasten	16¼	19¾	24	27	1	24	9
Kacheln	16¼	19¾	24	20	10	7½	5
Käse	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Kalk	16¼	19¾	19½	19	3	9	5
Kameelhaare	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Karden	32½	39½	38	41	1	15	16½
Kartoffeln	13¾	17	18	17	9	7½	5
Kleie	13¾	17	18	19	4	7½	5
Kolonialwaaren (außer den besonders genannten)	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Korbwaaren	32½	39½	38	41	1	12	16½
Korkholz und Korke	32½	39½	38	41	1	15	9
Knochen, rohe	13¾	17	18	17	9	7½	5
Knochenschwärze	16¼	19¾	19½	20	10	7½	5
Krapp	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Kreide	16¼	19¾	19½	20	10	7½	5
Kupfer	15	18½	22½	19	4	7½	6½
Kupferblech	16¼	19¾	24	20	10	7½	6½
Kupferstiche, ohne Rahmen	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Latten	13¾	17	18	17	9	7½	5
Leder	16¼	19¾	24	20	10	9	9
über 40 Zentner	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Leimleder	16¼	19¾	24	20	10	7½	9
Leinwand, rohe	16¼	19¾	24	20	10	12	6½
Leinsamen	13¾	17	18	17	9	9	6½
Lumpen	16¼	19¾	24	20	10	9	16½
Mahagoni in Blöcken	16¼	19¾	19½	20	10	7½	6½
„ „ Fourniren	16¼	19¾	24	20	10	9	9
Manufakturwaaren in Seide, Baumwolle, Wolle und Leinen	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Matten	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Mauersteine	13¾	17	18	17	9	7½	5
Mehl	15	18½	18	17	9	7½	5
Mennige	16¼	19¾	24	20	10	7½	5
Messing	15	18½	22½	19	4	9	6½
Metalle, rohe (außer den besonders genannten)	15	18½	18	19	4	9	5

In Silbergroschen pro Zentner.

	Von Berlin nach						
	Halberstadt.	Braunschweig.	Dresden.	Krimmitzschau.		Stettin.	Frankfurt a. O.
					pf.		
Mineralien (außer den besonders genannten)	16¼	19¾	19½	19	3	9	5
Möbel	32½	39½	38	41	1	24	16½
Mohnsamen	13¾	17	18	17	9	9	6½
Nutzholz, ordinär	13¾	17	18	17	9	7½	5
Obst	13¾	17	18	17	9	9	6½
Oel (Rüb-, Lein- und Hanf-)	15	18½	22½	19	4	9	6½
Oel, feineres	15	18½	22½	19	4	9	9
Oelkuchen	13¾	17	18	19	4	7½	5
Papier	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Pech	16¼	19¾	24	20	10	9	5
Pfeifenerde	13¾	17	18	17	9	7½	5
Pferd- und Rindhaare	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Pflaumenmuß	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Pfosten	13¾	17	18	17	9	7½	5
Pottasche	16¼	19¾	24	20	10	9	5
Raps- und Rübsamen	13¾	17	22½	17	9	9	6½
Rosinen	16¼	19¾	24	20	10	7½	6½
Sämereien	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Salz	16¼	19¼	24	19	3	7½	5
Sandsteine	13¾	17	18	17	9	7½	5
Scharte	32½	39½	38	34	10	9	9
Schiebekarren	32½	39½	38	41	1	24	16½
Schmack	16¼	19¾	24	20	10	7½	9
Schwefel	16¼	19¾	24	19	3	7½	5
Schweineborsten	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Seide, rohe und gesponnene	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Sehnen	16¼	19¾	19½	20	10	7½	9
Soda	16¼	19¾	24	20	10	7½	5
Spiegelgläser	16¼	19¾	24	20	10	24	9
Spiegel in Rahmen	32½	39½	38	41	1	24	16½
Spiritus	15	18½	22½	19	4	9	6½
Stärke, nasse	16¼	19¾	19½	20	10	7½	5
Stärke, trockene	16¼	19¾	19½	20	10	9	5
Stahl	16¼	19¾	24	19	3	7½	5
Steine	13¾	17	18	17	9	7½	5
Steingut	16¼	19¾	24	20	10	7½	6½
Steinkohlen	13¾	17	18	17	9	7½	5
Stöcke, unpolirte	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Südfrüchte, getrocknete	16¼	19¾	24	20	10	7½	9
" frische	16¼	19¾	24	20	10	12	9
Syrup	16¼	19¾	19½	20	10	7½	5
Tabak in Blättern	16¼	19¾	24	20	10	9	6½
Talg	15	18½	18	19	4	9	5
Thee	16¼	19¾	24	20	10	12	5
Theer	16¼	19¾	19½	20	10	7½	16½
Thonerde	13¾	17	18	17	9	7½	5
Töpferwaaren	16¼	19¾	24	20	10	7½	9
Torf	13¾	17	18	17	9	9	5
Uhren, hölzerne	32½	39½	38	41	1	15	9
Vitriol	16¼	19¾	19½	19	3	7½	5
Watten	32½	39½	38	41	1	15	16½
Wau	32½	39½	38	41	1	9	16½

In Silbergroschen pro Zentner.

	Von Berlin nach					
	Halberstadt.	Braunschweig.	Dresden.	Krimmitzschau.	Stettin.	Frankfurt a. O.
Wild	16¼	19¾	24	20 10	12	9
Wolle	16¼	19¾	24	20 10	15	9
Ziegel	13¾	17	18	17 9	7½	5
Ziegenhaare	16¼	19¾	24	20 10	12	9
Zinn in Blöcken	15	18½	22½	19 4	7½	5
Zink dito	15	18½	22½	19 4	7½	5
Zucker	15	18½	22½	19 4	9	6½
Zwiebel	13¾	17	18	19 3	9	5
	H.	B.	D.	C.	S.	F.

Erläuterungen.

1. Für das Abladen am Bestimmungsorte derjenigen Güter, bei welchen folgende niedrigste Tarifsätze stehen:

ad H. von 13¾ Sgr.,
" B. " 17 "
" C. " 17 " 9 Pf. und 19 Sgr. 3 Pf.

haben die Empfänger selbst zu sorgen. In allen übrigen Tarifsätzen sind die Abladekosten mit inbegriffen.

2. In den Tarifsätzen

ad H. von 13¾ Sgr.,
" B. " 17 "
" D. " 18 und 19½ Sgr.,
" C. }
" S. } von allen Sätzen

sind die Kosten für die Abfuhr der Güter vom Bahnhofe an das Haus des Adressaten nicht mit inbegriffen; auf Verlangen wird jedoch diese Abfuhr bewirkt gegen Vergütung

ad H. von 6 Pf. pro Ztr. (von 110 Pfd.),
" B. " 5 " " 100 Pfd.,
" D. " 10 Ngr. für eine zweispännige Fuhre,
" S. " 1 Sgr. pro Ztr. bei Quantitäten bis 5 Ztr.,
" 9 Pf. " " " " " 30 "
" 6 " " " " mehr als 30 Ztr.,
" 6 Sgr. pro Wispel Getreide.

In allen übrigen Tarifsätzen sind diese Abfuhrkosten (mit Ausnahme des unten gedachten Falles*)) schon inbegriffen, und wenn Empfänger seine

*) Wenn von Zwischenstationen der Berlin-Anhaltischen Bahn Güter in ganzen Wagenladungen über Berlin nach Stettin oder Frankfurt a. O. gehen, so hat der Absender für den Transport der Güter vom Anhaltischen nach dem Stettiner oder Frankfurter Bahnhofe 6 Pf. pro Ztr. zu zahlen.

Güter selbst abholen läßt, so erhält er ad **II.** und **B.** die vorstehenden Sätze als Vergütung, und in Frankfurt a. O.

für Güter mit dem Tarifsatze von 6 Sgr. — 1 Sgr. pro Ztr.,
für alle übrigen Tarifsätze ½ Sgr. pro Ztr.

3. Die Frachtsätze nach Dresden von resp. 18 und 19½ Sgr. verstehen sich nur für Quanta von mindestens 40 Ztr. Zollgewicht; beträgt das Quantum weniger, so tritt der höhere Tarifsatz von resp. 22½ und 24 Sgr. ein, Für leichte Güter wird keine Frachterhöhung weiter berechnet, sondern nur vorbehalten, daß, bei Mangel an Räumlichkeit, die Beförderung nicht sofort. sondern mit dem folgenden Zuge geschehe.

4. Auf der Sächsisch-Baierischen Bahn werden die zu den Frachtsätzen von 17 Sgr. 9 Pf. und 19 Sgr. 3 Pf. tarifirten Güter in Quantitäten von 80 Ztr. Zollgewicht (78 Ztr. Preuß.) auch in Wagenladungen nach zwei Klassen transportirt:

Kl. I. von Leipzig bis Krimmitzschau für 10 Thlr. 6 Ngr.,
„ II. „ „ „ „ „ 7 „ 21 „

worüber das Reglement der Sächsisch-Baierischen Bahn vom 31. Dezember 1844 die nähern Bestimmungen enthält.

Die Ueberfahrt einer solchen Wagenladung vom Bahnhofe der Magdeburger Gesellschaft zu Leipzig auf den der Sächsisch-Baierischen wird mit 1 Thlr. 26 Ngr. berechnet.

5. Auf der Leipzig-Dresdener und Sächsisch-Baierischen Bahn werden die Tarifsätze nach Zollzentnern erhoben.

Zur Vereinfachung der desfallsigen Berechnung ist unter den betheiligten Gesellschaften vereinbart, daß

bis zu 8 Ztr. incl. zwischen Zollgewicht und Preuß. Handelsgewicht keine Differenz berechnet werden soll,

und bei höherem Gewichte nur in Abstufungen von ½ Ztr. nach folgender Scala:

Zollgewicht gegen Preuß.	abzurechnen.
über 8 bis 27 Ztr. Zollgew.	½ Ztr.
„ 27 „ 46 „ „	1 „
„ 46 „ 64 „ „	1½ „
„ 64 „ 82 „ „	2 „
„ 82 „ 101 „ „	2½ „

u. s. w.

Preuß. Handelsgew. gegen Zollztr.	zuzurechnen.
über 8 bis 27 Preuß. Ztr.	½ Ztr.
„ 27 „ 44 „ „	1 „
„ 44 „ 62 „ „	1½ „
„ 62 „ 80 „ „	2 „
„ 80 „ 98 „ „	2½ „
„ 98 „ 115 „ „	3 „

u. s. w.

6. Die Eilfrachtsätze sind pro Zentner von Berlin nach:
Halberstadt $28\frac{1}{2}$ Sgr. excl. Abfuhr,
Braunschweig $34\frac{1}{2}$ Sgr. excl. Abfuhr,
Dresden 46 Sgr. incl. Abfuhr,
Krimmitzschau $36\frac{3}{4}$ Sgr. excl. Abfuhr,
Frankfurt a. O. $17\frac{1}{2}$ Sgr. incl. Abfuhr,
Stettin: Erhöhung des ordinären Tarifs um die Hälfte, excl. Abfuhr.

7. Nur solche Güter, die nach Orten bestimmt sind, welche über die Endstationen Halberstadt, Braunschweig, Dresden, Stettin, Frankfurt a. O. oder Krimmitzschau, oder über Zwischenstationen dieser Bahnen hinausliegen, müssen an einen Spediteur in den genannten Endstationsorten der Eisenbahn adressirt werden.

k. Verzinsung, Dividende.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Im Jahre 1844 stellte sich ein Rein=Erträgniß von .	262278	24	9
heraus; hiervon kamen zur Vertheilung an die Stamm=Aktien	195000	—	—

also auf die Aktie 13 Thlr. oder $6\frac{1}{2}$ Prozent.

Der niedrigste Kours war nicht unter pari, der höchste $169\frac{1}{2}$; der jetzige (26. November 1845) 120.

l. Personenfrequenz.

(Seite 429.)

Nach den öffentlichen Bekanntmachungen war diese, so wie die Einnahme dafür, wie folgt:

Monat.	Personen.	Für Personen.			Für Gepäck.			Zusammen.		
		thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
Januar	18016	20423	22	7	815	3	9	21238	26	4
Februar	16960	18014	4	5	656	16	3	18670	20	8
März	21686	24226	11	8	959	1	—	25185	12	8
April	35641	43887	22	6	1547	15	—	45435	7	6
Mai	35659	42039	27	2	1414	—	7	43453	27	9
Juni	33654	42560	22	4	1339	29	8	43900	22	-
Juli	36837	50991	2	8	1553	12	9	52544	15	5
August	34104	46819	23	5	1691	21	5	48511	14	10
September . . .	43907	58065	23	8	1892	24	9	59958	18	5
Oktober	39900	54695	15	10	2204	29	—	56900	14	10
November . . .	20660	22311	18	3	1243	24	11	23555	13	2
Dezember . . .	20322	22886	12	3	1119	11	6	24005	23	9
Außerdem nach dem Jahresberichte mehr	4061	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	361407	446922	26	9	16438	10	7	463361	7	4
Hiervon ab Dessauer Elbbrückgeld und Vergütung für Benutzung der Sächsischen Bahnstrecke . .								1112	3	8
Bleiben								462249	3	8

Der Gesammtverkehr auf den einzelnen Stationen war folgender:

	Abgegangen.		Angekommen.		Total		gegen 1843.
Berlin . . .	113728	Pers.	118262	Pers.	231990	+	20583
Großbeeren . .	3036	=	3059	=	6095	+	514
Ludwigsfelde .	2596	=	2156	=	4752	—	339
Trebbin . . .	8737	=	8571	=	17308	+	516
Luckenwalde . .	12829	=	12355	=	25184	—	368
Jüterbogk . .	18224	=	19453	=	37677	—	540
Zahna . . .	5557	=	5587	=	11144	—	337
Wittenberg . .	28127	=	29088	=	57215	+	2258
Koswig . . .	10322	=	10147	=	20469	+	420
Roßlau . . .	13095	=	14837	=	27932	—	137
Dessau . . .	31060	=	28876	=	59936	—	2846
Köthen . . .	49203	=	44874	=	94077	+	1595

Vermehrung der Frequenz überhaupt gegen 1843 um 19433 Personen.

Die verschiedenen Wagenklassen benutzten:

1. Wagenklasse	10416	Personen oder	2,88 Proz.
2. =	113624	= =	31,44 =
3. =	237367	= =	65,68 =

Auf die Weite einer Meile wurden befördert 4,296811 Personen. Die ganze Bahn befuhren 149889 Personen und 211518 Reisende nur streckenweise, durchschnittlich 5,90 Meilen; auf die ganze Bahnlänge ergiebt das eine Durchschnittszahl von 212188 Reisenden.

Von der Total=Einnahme kommen auf den Verkehr zwischen den Stationen der Bahn . . . . 175622 Thlr. 28 Sgr. 9 Pf.
und auf den Verkehr mit Magdeburg, Halle
und Leipzig . . . . 286626 = 4 = 11 =
und da die Anzahl der Reisenden nach und von den jenseitigen Stationen 128946 Personen betrug, so kommen von der Anzahl der Reisenden 64,32 Prozent auf den Zwischenverkehr und 35,68 Prozent auf den Verkehr mit den jenseitigen Stationen; so wie von der Einnahme 38 Prozent auf den Zwischenverkehr und 62 Prozent auf den Verkehr mit den jenseitigen Stationen.

Die Einnahme für jeden Reisenden betrug durchschnittlich 38,37 Sgr.

Den Zuwachs an Passagieren und Einnahme vom Jahre 1844 gegen das Jahr 1843 zeigt folgende Gegeneinanderstellung:

	1843.		1844.	
Anzahl der Reisenden	341974		361407	
Einnahme dafür	422973	Thlr.	462249	Thlr.
Einnahme für jede Person . . .	37,10	Sgr.	38,37	Sgr.
Die ganze Bahn befuhren . . .	130252	Pers.	149889	Pers.
Verschiedene Bahnstrecken befuhren .	211722	=	211518	=
Passagieranzahl auf die Weite einer Meile	3,850864	=	4,296811	=

Seit Eröffnung der ganzen Bahn (10. Sept. 1841) bis zum Schlusse des Jahres 1844 sind auf derselben überhaupt 1,116253 Reisende befördert worden, von denen bis dahin nur ein einziger, und zwar nur in Folge eige=

ner grober Unvorsichtigkeit und Nichtbeachtung wiederholter Warnungen, verunglückt ist.

Im Jahre 1845 stellte sich der Personenverkehr und die Einnahme dafür, wie folgt:

	Personen.	Einnahme.
Januar . .	18614	22763 Thlr.
Februar . .	14835	18781 =
März . . .	19253	24176 =
April . . .	30907	41454 =
Mai . . .	33096	41053 =
Juni . . .	32320	44486 =
Juli . . .	39839	56667 =
August . .	37597	52466 =
September .	35721	55337 =

m. Güterfrequenz.

Die nach Monaten geordnete Zusammenstellung des Güterverkehrs und der verschiedenen Betriebs-Einnahmen ist folgende:

Monat.	Güter.	Für ord. Fracht.			Für Eilgut.			Für Vieh.			Für Equipagen.		
	Ztr.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
Januar	48871	11590	16	9	609	21	7	698	17	—	611	2	8
Februar	49050	10936	12	9	1061	2	7	1202	20	6	606	20	1
März	62932	15493	14	9	834	—	4	1110	28	3	986	4	5
April	75035	19183	28	6	3300	16	11	443	7	6	1580	23	—
Mai	49053	11527	8	2	1262	1	8	630	1	6	1816	10	9
Juni	45164	10932	7	—	997	7	9	704	23	6	3071	1	2
Juli	50468	11933	17	7	1446	19	6	1277	4	6	3330	15	4
August	46813	10904	14	2	837	2	—	1169	23	6	2719	18	2
September	59737	14499	10	3	2294	5	7	1587	7	—	4037	26	9
Oktober	68295	16263	12	5	3716	9	3	931	11	6	2574	12	—
November	49428	11947	21	6	1219	28	7	814	14	—	1135	27	11
Dezember	48864	12189	27	8	1316	19	5	968	—	—	1040	12	8
Außerdem nach dem Jahresberichte mehr	4935¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	658643¾	157402	11	6	18895	15	2	11538	8	9	23504	24	11
incl. Postgüter		2025	17	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Im Ganzen wurden während des Jahres 1844

an Eilgut . . . 37424¾ Ztr.

= ord. Fracht . . 621221 =

zusammen 658643¾ Ztr.

transportirt, also 233990¼ Ztr. weniger als 1843. Die Einnahme dafür betrug 187799 Thlr. 17 Sgr.

Der Gesammtverkehr auf den einzelnen Stationen an abgefertigten und angekommenen Gütern war folgender:

	Abgefertigt.	Angekommen.	Total.	Gegen 1843.	
	Ztr.	Ztr.	Ztr.		Ztr.
Berlin	314558	227217	541775	—	242300
Großbeeren . . .	1171¾	4689½	5861¼	+	994¼
Ludwigsfelde . .	5534¼	1068¼	6602½	—	1152½
Trebbin	7591½	6451¼	14042¾	+	382¾
Luckenwalde . . .	15855½	28628¼	44483¾	—	17783¼
Jüterbogk . . .	33691¾	17995¼	51687	—	7413
Zahna	2709¾	4207¼	6917	—	496
Wittenberg . . .	26226½	28455¾	54682¼	—	75688¼
Koswig	6065¾	5865½	11931¼	—	6194¾
Roßlau	10087½	9505¼	19592¾	—	8000¾
Dessau	24479	26642½	51121½	—	10026
Köthen	29643¼	42482	72125¼	—	4917¼

Unter der Einnahme für den Gütertransport des Jahres 1843 von 235907 Thlr.
waren begriffen . . . . 62352 „
für Getreide-Transporte, welche, als durch eine außerordentliche Konjunktur herbeigeführt, für gewöhnliche Jahre nicht maaßgebend sein kann. Ohne diese außerordentliche Einnahme hatte der Güterverkehr im Jahre 1843 gebracht . . . . 173555 Thlr.
und da derselbe im Jahre 1844 . . . . 187799 „
betrug, so ergiebt dies eine Vermehrung der Einnahme im gewöhnlichen Güterverkehr von . . . . 14244 Thlr.

Von den bereits unter i. Fahrordnung, Tarif, mitgetheilten, mit den Verwaltungen sämmtlicher bis jetzt im Anschlusse mit der Anhaltischen Bahn stehenden Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen, zum Zwecke der Erleichterung und Beschleunigung des Gütertransports, darf man mit Grund hoffen, daß, bei der Billigkeit der Fracht, der raschen Förderung und der größtmöglichen Sicherheit und Bequemlichkeit, welche den Versendern und Empfängern durch diese Uebereinkunft geboten werden, der Güterverkehr sich mehr und mehr den Eisenbahnen zuwenden wird.

Auf die Weite einer Meile wurden 10,398115 Ztr. befördert; über die ganze Bahn sind 425674¼ Ztr. und 232971½ Ztr. nur streckenweise (durchschnittlich 8,9 Meilen) transportirt, was auf die ganze Bahn durchschnittlich 513487 Ztr. ergiebt. Jeder Zentner wurde durchschnittlich 15,80 Meilen weit transportirt, und hat 8,55 Sgr., oder pro Meile 6½ Pf. eingebracht.

Von der Total-Einnahme von 187799 Thlr. 17 Sgr. kommen auf den Verkehr zwischen den Stationen der Bahn für 222176½ Ztr. 43726 Thlr. 9¾ Sgr., und mit den jenseitigen Stationen für 436469¼ Ztr. 144073 Thlr. 7 Sgr. 3 Pf., mithin auf den Verkehr zwischen den Stationen der Bahn

33,74 Proz. der Zentnerzahl und 23,29 Proz. der Einnahme, und auf den Verkehr mit den jenseitigen Stationen 66,26 Proz. der Zentnerzahl und 76,71 Proz. der Einnahme.

Die Zusammenstellung der Güterverkehrs-Verhältnisse von 1843 und 1844 ergiebt folgende Resultate:

	1843	und	1844.	
Fracht-Quantum	892636	Ztr.	658645	Ztr.
Einnahme dafür	235907	Thlr.	187799	Thlr.
" für jeden Zentner . .	7,93	Sgr.	8,55	Sgr.
" " " Ztr. pro Meile	6,07	Pf.	6,5	Pf.
Ueber die ganze Bahn transportirt	525893	Ztr.	425674	Ztr.
Streckenweise transportirt . . .	366743	"	232971	"
Zentnerzahl auf die Weite einer Meile	13,984295	"	10,398115	"

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn transportirt und dafür eingenommen:

	Frachtgut.		Einnahme.	
Januar . . .	41251	Ztr.	11693	Thlr.
Februar . . .	42461	"	12198	"
März	59869	"	16345	"
April	76797	"	21669	"
Mai	53860	"	12600	"
Juni	48634	"	12129	"
Juli	53427	"	15324	"
August . . .	48753	"	12371	"
September . .	65446	"	18285	"

8. Jüterbogk-Riesaer Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

In Bezug auf das erste Entstehen dieses Projekts verweisen wir auf das unter Potsdam-Magdeburger Eisenbahn S. 470 bis 473 Gesagte.

Durch die General-Versammlung vom 22. Mai 1844 wurde die Direktion der Anhaltischen Eisenbahn von der Gesellschaft autorisirt, die Allerhöchste Konzession zur Ausführung einer Zweigbahn von Jüterbogk zum Anschlusse an die Leipzig-Dresdener Bahn, auf Kosten der Gesellschaft, zu beantragen, die dazu nöthigen Vorbereitungen zu veranlassen und zu diesem Zwecke und zu den sonstigen Bedürfnissen der Gesellschaft das ursprüngliche Aktien-Kapital durch Ausreichung neuer Stamm-Aktien um 3 Millionen Thaler erhöhen zu dürfen.

In Folge dieses Beschlusses richtete die Direktion unterm 18. Juni 1844 das erforderliche Gesuch an den Finanz-Minister, worauf unterm 23. November deff. Jahres der Bescheid einging, daß der König für den Fall, daß

die Ausführung dieser Bahn binnen einer angemessenen Frist definitiv beschlossen würde und einer Verständigung mit der Königl. Sächsischen Regierung keinen Anstand fände, seine Genehmigung zusichere, daß dem Staate in Betreff dieser Zweigbahn die Genehmigung des Personengeld- und Fracht-Tarifs, so wie des Bahngeldes und jeder Abänderung dieser Tarife, so wie der Fahrpläne vorbehalten bliebe, auch die allgemein festgesetzten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke in Anwendung kämen. Gleichzeitig wurde für den erwähnten Fall vom Könige die Zustimmung zur beantragten Erhöhung des Grund-Kapitals der Gesellschaft um 3 Millionen Thaler ertheilt.

Diese Allerhöchsten Zusicherungen waren in der Voraussetzung ertheilt, daß Seitens der Berlin-Anhaltischen Gesellschaft alle Widersprüche und Ansprüche in Beziehung auf die Anlage einer Eisenbahn zwischen Potsdam und Magdeburg aufgegeben würden. Hierüber, so wie über den Zeitpunkt, bis zu welchem die Ausführung der Zweigbahn erfolgen sollte, wurde eine bestimmte Erklärung gefordert. Da die Direktion diese nicht ohne einen vorgängigen statutenmäßigen Beschluß der Aktionäre und ohne mehrere wesentliche Vorarbeiten abgeben konnte, so erbat sich dieselbe dazu eine angemessene Frist, welche bis Ende April 1845 gestattet wurde.

Die in der Zwischenzeit angeregte Frage: Ob es nicht zweckmäßiger sei, zum Anschlußpunkte an die Leipzig-Dresdener Bahn, anstatt Riesa, die Leipzig näher liegende Station Dahlen zu wählen und die Bahnlinie dahin über Torgau zu führen, wurde durch einen Bescheid des Finanz-Ministers, daß für diese Linie keine Genehmigung in Aussicht zu stellen sei, beseitigt.

In der hierauf am 28. April 1845 gehaltenen ordentlichen General-Versammlung wurden die zum Bau der oben erwähnten Bahn erforderlichen Feststellungen zur Abstimmung vorgelegt, und von dieser einstimmig nachstehender Entwurf zu dem desfallsigen Nachtrage des Gesellschafts-Statuts genehmigt:

§. 1.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, ihr, durch das Allerhöchst bestätigte Statut vom 3. April 1839 (Gesetzsamml. S. 2019) gegründetes und in Folge desselben ausgeführtes Unternehmen auf eine Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa auszudehnen, letztere in der vom Staate zu genehmigenden Richtung zu erbauen, und sie in gleicher Art als die Berlin-Anhaltische Eisenbahn für ihre Rechnung zu benutzen, so daß sie einen integrirenden Theil des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens ausmachen soll.

§. 2.

Zur Deckung der Kosten des Baues dieser Zweigbahn und der Anlegung der noch benöthigten Doppelgeleise, so wie zur Vervollständigung des Anlage-Kapitals der Hauptbahn sollen 15000 Stück neue Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Aktien à 200 Thlr., mithin über

3,000000 Thaler

kreirt werden.

Das gesammte Stamm-Kapital der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft wird sonach auf die Summe von 6,000000 Thlr. erhöht und durch 30000 Aktien, à 200 Thlr., repräsentirt.

§. 3.

Die neuen Aktien werden mit Bezugnahme auf diesen Nachtrag, übrigens aber in der nämlichen Form als die ursprünglichen Stamm-Aktien, unter fortlaufenden Nummern von 1 bis 15000 einschließlich, mit Beifügung des Buchstabens **B.**, ausgefertigt, und gewähren ihren Inhabern vom 1. Januar desjenigen Jahres an, welches zunächst auf die Eröffnung der Fahrten auf der ganzen Zweigbahn folgen wird, völlig gleiche Rechte, wie die ursprünglichen Stamm-Aktien. Bis zu diesem Zeitpunkte werden dieselben mit 4 Prozent jährlich verzinst.

§. 4.

Den Besitzern der ursprünglichen Aktien steht es frei, auf Höhe ihres Aktien-Kapitals auf die Aktien **Littera B.** zu zeichnen und dieselben zum Parikourse zu übernehmen.

§. 5.

Ueber diejenigen Aktien **Littera B.**, welche von den älteren Aktien-Besitzern nicht beansprucht werden, soll zum Vortheil der ganzen Gesellschaft verfügt werden.

§. 6.

Die hierauf bezüglichen und die sonstigen speziellen Modalitäten, nach denen bei der Emission der Aktien zu verfahren, bleiben den Gesellschafts-Vorständen überlassen.

Zugleich wurde bestimmt, daß die Gesellschafts-Vorstände die Ausgabe der neuen Quittungsbogen am 15. Juli 1845 veranlassen, darauf eine Einzahlung von 15 Prozent bis 1. September ausschreiben, so wie den Vermerk der Abreichung auf die alten Aktien abstempeln lassen sollten.

Mit Genehmigung der Staatsregierung wurde dieser letztere Beschluß in den Tagen vom 15. August bis 1. September ausgeführt, worauf unterm 2. September 1845 nachstehende Allerhöchste Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde erfolgte.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc.

Nachdem die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt der Uns vorgelegten Verhandlungen der General-Versammlungen vom 22. Mai 1844 und vom 28. April 1845 auf Grund des §. 26. des unterm 15. Mai 1839 bestätigten Statutes beschlossen hat, das von ihr begründete Unternehmen einer Eisenbahn von Berlin nach Köthen auf eine Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa, zum Anschlusse an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, als einen integrirenden Theil ihres Unternehmens, auszudehnen, wollen Wir hierdurch zur Anlage einer Zweigbahn von Jüterbogk bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Riesa, mit der Maaßgabe, daß dem Staate in Betreff derselben die Genehmigung des Frachttarifs (sowohl für den Waaren- als für den Personentransport), so wie des Bahngeldtarifs, und jeder Abänderung dieser Tarife, desgleichen die Genehmigung und nöthigenfalls auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten bleibt, auch die allgemein festgesetzten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke (Gesetzsammlung für 1843 S. 373) in Anwendung kommen, Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, indem Wir zugleich bestimmen, daß im Uebrigen die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, auch auf

das Unternehmen dieser Zweigbahn Anwendung finden sollen. Auch wollen Wir, nachdem in den vorerwähnten General-Versammlungen beschlossen worden, theils zur Ausführung der mehrgedachten Zweigbahn, theils zum Behufe der Vervollständigung des Anlagekapitals der Hauptbahn, das nach Inhalt des unterm 18. Februar 1842 bestätigten Nachtrages zu dem Statute aus 3,000000 Thaler Stamm- (Dividenden-) Aktien und aus 1,500000 Thlr. Prioritäts-Aktien bestehende Gesellschafts-Kapital um 3,000000 Thlr. Stamm- (Dividenden-) Aktien zu erhöhen, die Ausgabe von 3,000000 Thlr. Stamm- (Dividenden-) Aktien, unbeschadet der den vorgedachten Prioritäts-Aktien zustehenden Rechte, hiermit genehmigen, und den anliegenden Nachtrag *) zu dem Statute der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der Maaßgabe:

> daß auf die neu zu emittirenden Aktien, so weit nicht in diesem Nachtrage etwas Besonderes bestimmt ist, die Vorschriften des unterm 15. Mai 1839 bestätigten Statuts (Abschnitt **II.** §§. 5. bis 21.) ebenfalls Anwendung finden sollen,

in allen Punkten bestätigen.

Die gegenwärtige Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde soll nebst dem Nachtrage zu dem Gesellschafts-Statute durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Sanssouci, den 2. September 1845.

Friedrich Wilhelm.

Der Bau der Bahn von Jüterbogk nach Riesa ist somit sicher gestellt, und wird dadurch eines der wichtigsten Kettenglieder für das deutsche Eisenbahnnetz gewonnen; als ein solches hatte es die Gesellschaft von Anfang an betrachtet und fest im Auge behalten, und nicht ihre Schuld war es, wenn es nicht schon seit Jahren der Benutzung des Publikums dargeboten ist.

b. Sonstige Verhältnisse der Bahn.

Da die technischen Vorarbeiten für die Bahn noch nicht beendigt sind, so vermögen wir über die Richtung derselben ꝛc. nichts anzugeben. Die Länge der Bahnlinie wird etwa 10 Meilen betragen. Nach Abzug der zur Vervollständigung des Anlagekapitals der Hauptbahn (200000 Thlr.) erforderlichen Summe verbleiben für die Anlage dieser Zweigbahn 2,800000 Thlr.; es berechnen sich somit die Durchschnittskosten einer Meile auf 280000 Thlr.

9. Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Den Seite 443 angeführten Haupt-Rechnungs-Abschlüssen fügen wir den für das Jahr 1844 hinzu.

---

*) Wir haben denselben bereits in Vorstehendem angeführt.

	Debitores.			Creditores.		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Aktien-Kapital-Konto	—	—	—	2,300000	—	—
Aktionäre, für Dividende vom Jahre 1844 und Reste aus früheren Jahren	—	—	—	207598	—	—
Amortisations-Konto für ausgelooste und noch einzulösende Prioritäts-Aktien	—	—	—	700	—	—
Amortisations-Fonds	—	—	—	41500	—	—
Prioritäts-Aktien-Kapital-Konto	—	—	—	1,758500	—	—
Prioritäts-Aktionäre für Zinsen	—	—	—	36034	—	—
Reservefonds	—	—	—	98524	12	4
Saldo der laufenden Rechnungen	—	—	—	14035	2	9
Die Bahn mit Doppelgleis	3,027421	28	11			
Bahnmaterialien (Reserveschienen)	1760	23	4			
Bahnhöfe und Gebäude	302575	—	10			
Betriebsmittel	626209	28	7			
Coaks-Oefen	20231	9	3			
Coaks-Brennerei (Vorräthe)	32478	26	5			
Reparatur-Werkstatt (Ausrüstung)	36411	27	9			
Reparatur-Werkstatt (Vorräthe)	53891	16	4			
Kapitalien, ausgeliehene	180742	9	8			
Effekten-Konto	161070	—	—			
Vorschuß-Konto	550	25	2			
Kassenbestand	13546	28	10			
Summe	4,456891	15	1	4,456891	15	1

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Der Präses des Direktoriums ist Defoy.*)

Am Anfange des Jahres 1845 bestanden die Transportmittel der Gesellschaft in:

20 Lokomotiven,
17 Tendern,
8 Personenwagen I. Klasse,
32 " II. "
45 " III. " bedeckt,
22 " III. " offen,
10 Gepäckwagen,
20 achträdrigen Güterwagen,
104 vierrädrigen diversen Transportwagen,
4 Viehwagen,
4 Schneepflügen.

Außerdem gemeinschaftlich mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft:

115 Stück Güter-, Gepäck- und Equipage-Transportwagen,

zu deren Anschaffungskosten die Gesellschaft $\frac{3}{4}$ des Betrages beigetragen hat.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Kosten.

Die einzelnen Einnahmen im Jahre 1844 waren:

*) Die Namen der übrigen Vorstands-Mitglieder sind aus den amtlichen Aktenstücken nicht zu entnehmen.

	Thlr.	sgr.	pf.
Personentransport	365160	18	8
Gepäcktransport	8591	12	7
Equipagentransport	12296	24	4
Eilgütertransport	19407	14	4
Vieh- und anderer Transport	6530	17	5
Gütertransport . . . . 278964 Thlr. 5 sgr. 2 pf. Hiervon ab: Kosten des Transports nach und von den Bahnhöfen 26520 = 8 = 1 =	252443	27	1
Wohnungsgelder	230	25	—
Zufällige Einnahmen und Gewinne von verschiedenen Konti	15691	20	—
Summe	680353	9	5

Die aus dem Betriebe aufgekommenen Einnahmen betrugen im Ganzen 664430 Thlr. 24 sgr. 5 pf. (1843: 659338 Thlr. 11 sgr. 3 pf.); davon fielen auf den gemeinschaftlichen Verkehr mit der Berlin-Anhaltischen Bahn 182870 Thlr. 6 sgr. 8 pf. Auf die einzelnen Monate vertheilen sich dieselben wie folgt:

	1844.			1845.		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	37044	18	11	36845	28	10
Februar	34575	—	—	28768	19	1
März	45371	5	3	39888	29	2
April	77547	12	—	76124	1	2
Mai	65308	9	2	60966	3	8
Juni	56528	28	7	58819	18	1
Juli	64564	24	2	63499	2	3
August	63404	20	8	66064	4	11
September	81709	26	1	77325	3	1
Oktober	73718	13	9			
November	49153	17	—			
Dezember	42024	6	11			
Summe	690951	2	6			
Hiervon ab: restituirte Ab- und Anfuhrgelder	26520	8	1			
Bleiben	664430	24	5			

Die Betriebs-Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

	Thlr.	sgr.	pf.
Allgemeine Verwaltungskosten: Gehalte, Reisekosten, außerordentliche Hülfe bei Schreibereien, Schreib- und Zeichnen-Materialien, andere Bureaubedürfnisse, Heizung, Erleuchtung, Porto und Insertionskosten, Druckkosten und lithographische Arbeiten, Gerichtskosten, Bücher, Karten und Pläne, Reinigungskosten, verschiedene unvorhergesehene Ausgaben	13462	20	6
Unterhaltung der Bahn und Gebäude.			
1. Gehalt der Ingenieure, der Bahnmeister u. Bahnwärter 24708 Thlr. 22 sgr. 6 pf.			

	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
2. Unterhaltung der Bahn, ohne Kosten des Umbaues . . .	33673	7	9			
3. Unterhaltung der Gebäude .	8509	6	2			
4. Unterhaltung der Bahn-Utensilien	2120	15	7	69011	22	—
Kosten des Transportes:						
1. Gehalte an 10 Lokomotivführer, 10 Lehrlinge, 7 Oberschaffner, 28 Unterschaffner, 4 Packmeister, Beitrag zu den Kosten der gemeinschaftlichen Packmeister mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, 1 Wagenmeister, 9 Thürsteher und Perrondiener, Zulage für die Lokomotivführer, Meilengelder, Lehrgelder, Löhne an die Putzer der Lokomotive und Wagen, an die Ausweichensteller und sonstige Tagelöhner	36393	15	5			
2. Bahnhofs-Aufsichts-Personal: 1 Ingenieur, 5 Bahnhof-Aufseher, Wächter und Unterhaltung der Bahnhofshunde . . .	2657	—	—			
3. Kosten des Güter- und Gepäcktransports: Gehalte an die Güter-Expedienten, Gehülfen, Wächter, Löhne an die Auf- und						
4. Ablader, Dekorte und unvorhergesehene Ausgaben; ferner Gehalt an die Gepäck-Expedienten, Gehülfen und Kosten für das Auf- und Abladen der Eilgüter . .	17110	17	9			
5. Kosten des Billetwesens: ein Kontroleur, 9 Einnehmer	3205	—	—			
Kosten der Transportkräfte: a. Coaks . . . . . . 69179 Thlr. 3 sgr. 6 pf.; b. Holz zum Anfeuern, Oel, Talg, Werg, Wagenschmiere u. verschiedene Materialien . . 10248 Thlr. 9 sgr. 8 pf.	79427	13	2			
6. Unterhaltung der Transportmittel: a. der Lokomotive u. Tender 31025 Thlr. 21 sgr. 10 pf.; b. der Personenwagen . . 13508 Thlr. 3 sgr. 7 pf.; c. der Güterwagen . . . 11649 Thlr. 14 sgr. — pf.	56183	9	5			
7. Erleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe	2409	9	1	197386	4	10
Bekleidung der Beamten				2601	10	7
Entschädigungen an die Königl. Sächsische Postverwaltung, Bahnhofszins in Leipzig und sonstige Entschädigungen . .				3232	17	11
Oeffentliche Abgaben				396	5	8
Feuerversicherungs-Prämien				2613	9	7
Inventarium, Anschaffung und Unterhaltung				2179	11	2
Gratifikationen				1683	—	—
Unterstützungen an die Wittwen verunglückter Beamten .				150	—	—
Insgemein				1297	7	8
Summe der Betriebskosten				294013	19	11
II. Sonstige Ausgaben.						
Verzinsung der Prioritäts-Aktien	70546	—	—			
Amortisation	10300	—	—			

	Thlr.	sgr.	pf.
Thlr. sgr. pf. Antheil der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie an dem Ertrage der sächsischen Bahnstrecke 33189 23 10	114035	23	10
III. Umbau des alten Geleises und Verbesserung der Betriebsmittel. Für Umbau des alten Geleises: a. Hölzer, Platten, Nägel . 46801 Thlr. 20 sgr. — pf. b. Arbeitslöhne und Geräthe . 7372 " 9 " 11 " 54173 Thlr. 29 sgr. 11 pf. Bedeckung von 20 Personenwagen III. Klasse, incl. Bremsen 9910 " 12 " 10 "	64084	12	9
Summe sämmtlicher Ausgaben	472133	26	6
Die Einnahme betrug	680353	9	5
Bleibt Gewinn	208219	12	11
Dieser Gewinn ist mit	207000	—	—
zu Gunsten der Aktionäre, und mit . .	1219	—	—
zu Gunsten des Reservefonds übertragen.			

Die reinen Betriebs-Ausgaben beliefen sich auf 294013 Thlr. 19 sgr. 11 pf., mit 44,23 Prozent der Betriebs-Einnahmen.

Im Jahre 1843 betrugen dieselben 44,52 Prozent.
" " 1842 " " 48,74 "
" " 1841 " " 56,71 "

Für die Unterhaltung der Bahn wurden ohne die Kosten des Umbaues des alten Geleises 33673 Thlr. 7 sgr. 9 pf. verausgabt. Der Umbau des alten Geleises war für eine Strecke von vier Meilen auf 62758 Thlr. 23 sgr. 4 pf. veranschlagt.

Verausgabt sind:

		Thlr.	sgr.	pf.
a.	für Arbeitslohn und Geräthe	7372 Thlr.	9 sgr.	11 pf.
b.	für 7231 Stoß- und 28345 Stück andere Querschwellen	42675 "	20 "	4 "
c.	für 277 Zentner 54½ Pfund Platten und 308 Zentner 29½ Pfund Haknägel . .	4125 "	29 "	8 "
	Summa	54173 Thlr.	29 sgr.	11 pf.

Umgebaut wurden, mit Benutzung der alten, noch brauchbaren eichenen Querschwellen:

in der ersten Bahn-Abtheilung 3964½ Ruthen,
" " zweiten " 2000 "
" " dritten " 2000 "

und außerdem noch einige einzelne Strecken und mehrere Ausweichen auf den Bahnhöfen. Die Ausführung des Umbaues ist größtentheils am Tage und in den Zeiten, welche die Fahrten frei ließen, geschehen, und hat keine Störungen des Betriebes verursacht.

Im Jahre 1845 mußte ebenfalls eine Haupt-Reparatur des alten Geleises vorgenommen werden. Nach gründlicher Untersuchung des Zustandes der Bahn hat sich nämlich ergeben, daß eine Strecke von 5 Meilen mit neuen

Schwellen versehen werden muß, wofür die Kosten auf 67569 Thlr. 13 sgr. 8 pf. veranschlagt sind. Es wird jedoch eine Ersparniß dadurch herbeigeführt, daß die benöthigten Hölzer nicht unbeträchtlich unter den Anschlagspreisen, und zwar die größeren von 9 Fuß Länge zu dem Preise von 1 Thlr. 9 sgr. 11 pf. pro Stück und die kleineren von 8 Fuß Länge zu 29 sgr. 11 pf. pro Stück bedungen worden sind.

Das neue Geleise, seit dem Jahre 1843 vollendet, hat bereits einen hohen Grad der Festigkeit erreicht und bedarf hauptsächlich nur an den Schienenstößen, wo Langschwellen liegen, eines öfteren Nachrichtens.

Brücken und Durchlässe sind sorgfältig erhalten. Einige derselben wurden um zwei Fuß in Mauern und Gewölben verlängert und mit neuen Stirnmauern versehen. Für die Verbesserung der Böschungen und Gräben, deren guter Zustand zur Erhaltung der Bahn wesentlich beiträgt, ist Manches geschehen, doch bleibt noch Vieles zu verbessern übrig. — Die längs der Bahn befindlichen hölzernen Wärterbuden bedürfen fortwährend der Reparatur und müssen bald ergänzt werden. Schon im Jahre 1843 wurden sieben neue Wärterbuden erbaut, und im verflossenen Jahre sind noch 31 mit von Lehm gewellerten Umfassungsmauern, einem Dachgerüst von altem Bahnholz und einer Abdeckung von getheerter Pappe hinzugekommen, und deren Kosten aus dem Fonds zur Unterhaltung der Bahn bestritten.

Unter den Kosten des Transportes ist die Ausgabe für verfeuerte Coaks die erheblichste.

Sie beträgt 69179 Thlr. 3 sgr. 6 pf.
gegen 73523 „ 15 „ — „ im Jahre 1843.

Es ergiebt sich also, ungeachtet der größeren Zahl der zurückgelegten Meilen, eine Ersparniß von 4344 Thlr. 11 sgr. 6 pf. Jede durchfahrene Meile, die leer gegangenen Maschinen mit eingerechnet, kostete an verfeuertem Coaks durchschnittlich 29 sgr. 4 pf.

Es wurden nämlich auf der Bahn 70699 5/12 Meilen zurückgelegt, und zwar:

von der Lokomotive Achilles	1971 5/12	Meilen,
„ „ „ Adler	4940 5/12	„
„ „ „ Antilope	1976 9/12	„
„ „ „ Atalante	5870 10/12	„
„ „ „ Bär	5486 8/12	„
„ „ „ Berlin	2672 11/12	„
„ „ „ Bucephalus	2169 10/12	„
„ „ „ Castor	5464 4/12	„
„ „ „ Elephant	4251 8/12	„
„ „ „ Hektor	1900 6/12	„
„ „ „ Herkules	6098 7/12	„
„ „ „ Jungfrau	2359 3/12	„
„ „ „ Leipzig	1614 11/12	„
„ „ „ Magdeburg	1618 6/12	„
„ „ „ Merkur	822 3/12	„
„ „ „ Rennthier	4276 5/12	„

von der Lokomotive Salamander	$6427\frac{4}{12}$	Meilen,
= = = Salina	$4792\frac{3}{12}$	=
= = = Ulysses	$4855\frac{4}{12}$	=
= = = Vulkan	$972\frac{10}{12}$	=
von den Lokomotiven der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	$156\frac{6}{12}$	=
wie oben	$70699\frac{5}{12}$	Meilen
gegen	$65491\frac{1}{12}$	Meilen im J. 1843.

Die Unterhaltung der Lokomotive und Tender verursachte, theils wegen der mit der längeren Benutzung zunehmenden Wandelbarkeit, theils wegen der sorgfältigen Instandhaltung derselben, erhebliche Kosten. Zwei Lokomotive, Leipzig und Vulkan, wurden vollständig reparirt und erhielten neue Feuerkasten und neue Siederöhren. Fünf andere Lokomotive wurden mit neuen Kurbelachsen und eine sechste ist mit neuen Zylindern versehen. Auf 17 Triebräder und 60 kleine Lokomotiv- und Tenderräder wurden neue Reifen gezogen und außerdem viele Räder abgedreht und reparirt. Durch diese und andere Reparaturen sind die Maschinen in gutem Zustande erhalten.

Früher galt die Annahme, daß die vollständige Abnutzung der größeren und wichtigeren Theile einer Lokomotive, namentlich des Kessels, nach einer Benutzung auf 10000 Meilen eintrete. Mehrere der Lokomotive haben eine weit größere Meilen-Anzahl zurückgelegt, und gleichwohl darf man erwarten, dieselben noch auf lange Dauer benutzen zu können. Ein Uebelstand, mit welchem besonders noch immer zu kämpfen ist, liegt in der schlechten Beschaffenheit des Wassers, welches den bei der Verdampfung sich bildenden Pfannenstein an das Metall absetzt und die schnellere Zerstörung desselben herbeiführt. Diesen Uebelstand durch Beschaffung bessern Wassers und durch Anwendung von Schutzmitteln zu beseitigen, bleibt die Direktion fortwährend bemüht.

Zu erwähnen wäre noch, daß im Laufe des Jahres aus der Unterstützungskasse der Gesellschaft 164 erkrankte Beamte und 7 Wittwen verstorbener Beamten unterstützt wurden. Der Fonds der Kasse erhöhte sich auf 14906 Thlr. 11 sgr.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 463.)

Auf die 23000 Stamm-Aktien wurden für das Jahr 1844: 207000 Thlr., oder pro Aktie 9 Thlr. vertheilt.

Der niedrigste Kours der Aktien war nicht unter pari, der höchste 196, der jetzige (28. November 1845) 180.

l. Personen-Frequenz.

(Seite 464.)

Diese war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844, so wie in den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845, wie folgt:

	1844.		1845.	
Januar	36088	Personen.	38501	Personen.
Februar	33143	=	28389	=
März	40588	=	37442	=
April	68264	=	58466	=
Mai	69314	=	65909	=
Juni	63752	=	62483	=
Juli	70758	=	73359	=
August	66409	=	72429	=
September	85641	=	73225	=
Oktober	72208	=		
November	39336	=		
Dezember	40452	=		
Summe	685953	Personen.		

Die Frequenz der einzelnen Stationen mit Ab- und Zugang stellte sich im Jahre 1844 wie folgt heraus:

	Von	Nach	
Magdeburg	137629	135715	
Schönebeck	64583	63228	
Gnadau	15977	16163	
der Saale	26458	26891	
Köthen	55096	57162	
Stumsdorf	15836	15706	
Halle	93650	91056	
Schkeuditz	22358	22191	
Leipzig	120326	122989	
Berlin	64076	64888	
			615989 Personen.
Hierzu Zwischenverkehr mit den Güterzügen .			62774 =
Militair-Transporte und Extrazüge			7190 =
		Ueberhaupt	685953 Personen.

Die einzelnen Wagenklassen benutzten, und zwar:

die I. Klasse	12184	Personen,	oder	1,8	Prozent
= II. =	154813	=	=	22,5	=
= III. =	518956	=	=	75,7	=

Im alleinigen Verkehre wurden . . . . 556989 Personen,
im gemeinschaftlichen Verkehre mit der Berlin-Anhaltischen Bahn . . . . 128964 =
685953 Personen
befördert.

Auf die Länge einer Meile berechnet, ergiebt sich die Zahl von 3,701969 Personen, gegen 3,273409 im Jahre 1843, also 428560 mehr. Berechnet man dagegen die beförderten Personen auf die ganze Länge der Bahn von 15¾ Meilen, so ergiebt sich die Zahl von 236315 gegen 207835 im Jahre 1843. Durchschnittlich hat jede Person die Bahn 5,40 Meilen befahren und

15 sgr. 11,7 pf. eingebracht. Für den Personenverkehr, incl. Passagiergepäck, kamen im Ganzen 373752 Thlr. 1 sgr. 3 pf. ein. Zur gesammten Betriebs-Einnahme steuerte derselbe also etwa 55 Prozent bei.

m. Güter-Frequenz.

(Seite 467.)

Der monatliche Güterverkehr des Jahres 1844 und des bis jetzt verflossenen Theils des Jahres 1845 geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

	1844.		1845.	
Januar	91415	Zentner.	82421	Zentner.
Februar	88526	"	72458¼	"
März	122062	"	102333¾	"
April	156606	"	152383¾	"
Mai	127664	"	123785	"
Juni	95101	"	102258½	"
Juli	98574	"	99349	"
August	100949	"	101193¼	"
September	124115	"	127363½	"
Oktober	134920	"		
November	139345	"		
Dezember	96144	"		
Summe	1,375421	Zentner.		
Gegen 1843:	1,494735	"		
Also 1844 weniger:	119314	Zentner.		

Equipagen wurden 1732 durchschnittlich 8,57 Meilen weit transportirt, gegen 1942 im Jahre 1843.

Im Ganzen kamen für den Verkehr im Jahre 1844 290678 Thlr. 23 sgr. 2 pf. ein, und zwar:

für Frachtgüter	252443	Thlr.	27	sgr.	1	pf.
" Eilgüter	19407	"	14	"	4	"
" Equipagen	12296	"	24	"	4	"
" Viehtransport	6530	"	17	"	5	"

Durchschnittlich brachte

jeder Zentner Gut		5	sgr.	11,2	pf.
jede Equipage	7 Thlr.	2	"	11,9	"

ein.

Im Jahre 1844 war der Ab- und Zugang auf den einzelnen Stationen wie folgt:

	Abgang.				Zugang.			
	Frachtgut.		Eilgut.		Frachtgut.		Eilgut.	
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.
Magdeburg	604470	57	13628	40	167442	34	11815	20
Schönebeck	20530	50	1163	92	12640	96	1384	—
Gnadau	583	44	354	36	957	7	1173	74
Saale	29437	22	422	1	14330	43	1428	81
Köthen	78278	38	1311	19	32626	104	1692	20
Stumsdorf	31977	99	117	97	4947	105	409	59
Halle	159600	8	3319	47	121311	70	2534	64
Schkeuditz	1496	109	461	52	14252	65	149	9
Leipzig	170562	87	22295	94	788216	12	19569	42
Dessau	9141	77	478	29	8805	40	468	33
Wittenberg	5774	46	282	78	8264	82	240	31
Jüterbogk	4259	26	39	23	4524	28	63	20
Berlin	202406	101	13026	20	140199	78	15972	65
Zusammen	1,318519	104	56900	78	1,318519	104	56900	78
	1,375420 Ztr. 72 Pfd.				1,375420 Ztr. 72 Pfd.			

Die Stadt Leipzig empfing aus dem alleinigen Verkehre, hauptsächlich von der Station Magdeburg, 462956 Zentner Frachtgüter und 160380 Zentner Produkte.

Die ersteren bestanden, so weit es sich aus den Frachtcharten ergiebt, in:

Kaffee	43887	Zentner.
Zucker	32678	=
Syrup	4513	=
Reiß	3984	=
Südfrüchte	18510	=
Gewürze	3798	=
Wolle	6664	=
Baumwolle	18747	=
Eisen	40716	=
Farbewaaren und Droguen	49866	=
Farbehölzer	19943	=
Sämereien	4213	=
Wein	6168	=
Manufaktur-Waaren . .	31726	=
Garn	46390	=
Tabak	13222	=
Spirituosa	13230	=
Zichorien	4701	=
Heringe	7803	=
Oel	12899	=
Thran	2416	=
Bücher	4174	=
Diverse Waaren . . .	72708	=

Von einigen der vorstehenden Artikel werden noch namhafte Quantitäten auf anderen Wegen transportirt, und in dieser Veranlassung, so wie in Berücksichtigung der Tarifsätze auf der Berlin-Anhaltischen Bahn, ist die Fracht für Eisen, Baumwolle, Heringe, Talg, Farbehölzer in Stäben und für Zucker ermäßigt.

10. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 481.)

Der Rechnungs-Abschluß vom 30. April 1845 weist folgende Resultate nach.

				Ausgaben.			Einnahmen.		
				Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Aktien-Kapital-Konto				—	—	—	1,700000	—	—
Zinsen-Konto				—	—	—	10842	1	7
Extraordinäre Einnahmen				—	—	—	14583	3	1
Aktionäre				—	—	—	720	—	—
Oschersleben Restaurations-Pachtgelder				—	—	—	487	15	—
Königl. Banko-Komtoir				—	—	—	32000	—	—
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft				—	—	—	15011	14	9
Tit. I. Erdarbeiten				115908	3	9			
Tit. II. Grund- und Nutz-Entschädigungen				174753	6	7			
Tit. III. Brücken und Durchlässe				23163	3	7			
Tit. IV. Wegeübergänge				14950	11	6			
Tit. V. Oberbau.	Thlr.	sgr.	pf.						
Litt. A. Oberbauarbeiten	75019	6	3						
" B. Hölzer	127178	8	1						
" C. Schienen	307031	7	9						
" D. Chairs	20691	16	10						
" E. Nägel u. Schrauben	17578	24	10						
				547499	3	9			
Tit. VI. Abtheilungszeichen				8782	20	11			
Tit. VII. Gebäude	Thlr.	sgr.	pf.						
Litt. A. Bahnhof Halberstadt	76681	2	10						
" B. " Oschersleben	38336	15	11						
" C. Gebäude in Magdeburg	84777	19	2						
" D. Kleine Stations-Gebäude	15003	6	3						
				214798	14	2			
Tit. VIII. Maschinen und Wagen				232107	15	4			
Tit. IX. Insgemein.	Thlr.	sgr.	pf.						
Litt. A. Direktionskosten	32330	3	—						
" B. Vorarbeiten	12749	26	8						
" C. Bücher, Karten und Pläne	19	27	6						
" D. Inventarium	108	12	6						
" E. Diverse Unkosten	13581	17	5						
				58789	27	1			

	Ausgaben.			Einnahmen.		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Tit. X. Verzinsung des Aktienkapitals . . .	65213	16	—			
Vorschuß-Konto	135109	3	6			
Depositen-Konto	125781	7	6			
Grundabgaben	9	26	—			
Dettmann und Lehmann	5858	28	6			
Schweinehagen in Wolfenbüttel	13	19	—			
Kassa-Konto, Bestand für Mai	50905	7	3			
Summe	1,773644	4	5	1,773644	4	5

Dieser Abschluß weist einen viel geringeren Bestand des übrig gebliebenen Baufonds, der als Reservefonds betrachtet werden soll, nach, als der Abschluß vom 30. April 1844. Das Depositen-Konto war damals 199437 Thlr. 9 sgr., während es nach dem vorstehenden Abschluß nur einen Bestand von 125781 Thlr. 7 sgr. 6 pf. nachweist. Die Ursachen davon sind, daß nicht allein die damals auf 40000 Thlr. angeschlagenen rückständigen Zahlungen, die sich aber nach Eingang der definitiven Abrechnungen mit den Entrepreneurs noch höher beliefen, fast sämmtlich geleistet sind, sondern daß es der Verkehr auf der Bahn auch nöthig gemacht hat, die vorhandenen Betriebsmittel zu vermehren, welche zusammen 42362 Thlr. 13 sgr. 11 pf. gekostet haben und bereits bezahlt sind. Endlich wurden in dem Geschäftsberichte von 1844 die geldwerthen Papiere nach dem damaligen Börsenkourse zur Berechnung gebracht, der seitdem, in Bezug auf die vorräthigen eigenen Aktien sowohl, als auf die im Besitz der Gesellschaft gewesenen Pfandbriefe, bedeutend gefallen ist.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Mittel.

(Seite 486.)

Vorsitzender des Direktoriums ist der Oberbürgermstr. Franke zu Magdeburg.*)

Die Seite 486 angegebenen Betriebsmittel ändern sich nach dem Geschäftsberichte vom 26. Mai 1845 wie folgt ab. Es waren danach vorhanden:

8 Lokomotive und Tender,
10 Personenwagen I. und II. Klasse,
7 bedeckte } Personenwagen III. Klasse,
15 unbedeckte }
7 achträdrige Güterwagen,
31 vierrädrige Transportwagen,
4 Gepäckwagen,
2 Pferdewagen,
3 Schneepflüge.

Außerdem besitzt die Gesellschaft mit der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn-Kommission gemeinschaftlich:

10 achträdrige Güterwagen,
16 vierrädrige bedeckte Güterwagen,

*) Die Namen der andern Mitglieder gehen aus den veröffentlichten Berichten der Gesellschaft nicht hervor.

4 offene Transportwagen,
4 Gepäckwagen,
2 Pferde-Transportwagen.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Kosten.

(Seite 487.)

Die Einnahmen im Jahre 1844 waren folgende:

Benennung.	Thlr.	sgr.	pf.
1. Aus dem Personenverkehr, mit Einschluß der Einnahme aus dem gemeinschaftlichen Verkehre mit Braunschweig	92140	17	8
2. Aus dem Güterverkehr, mit Einschluß ꝛc.	31423	6	6
3. Für Gepäck, Eilgut und Equipagen, mit Einschluß aus dem gemeinschaftlichen Verkehre mit Braunschweig . .	7592	8	7
4. Extraordinäre Einnahmen aus dem Personenverkehr . .	645	26	8
5 Extraordinäre Einnahmen aus dem Güterverkehr . .	541	22	—
6. Extraordinäre Einnahmen für Gepäck, Eilgut und Equipagen	305	8	7
7. Einnahme aus dem Transport der über 40 Pfund schweren, nicht postzwangspflichtigen Postgüter	573	—	—
	133222	—	—
Sonstige, nicht vorherzusehende Einnahmen	618	28	5
Summe aller Einnahmen	133840	28	5

Die aus dem Betriebe hervorgegangenen Einnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

		Thlr.	sgr.	pf.
Im	Januar	8013 Thlr.	15 sgr.	7 pf.
"	Februar	7298 "	11 "	8 "
"	März	9271 "	12 "	1 "
"	April	11546 "	11 "	8 "
"	Mai	12587 "	21 "	6 "
"	Juni	12508 "	8 "	8 "
"	Juli	15005 "	28 "	2 "
"	August	13791 "	— "	— "
"	September	13956 "	26 "	2 "
"	Oktober	12562 "	6 "	11 "
"	November	8074 "	4 "	3 "
"	Dezember	8606 "	3 "	4 "
	Summe	133222 Thlr.	— sgr.	— pf.

Hiernach hat eine jede durchfahrene Meile 7 Thlr. 21 sgr. 10,66 pf., also über 2 Thlr. weniger eingetragen als im Jahre 1843, wo sie 9 Thlr. 27 sgr. 4,95 pf. gebracht hatte.

Dies Resultat ist unangenehm, aber keinesweges entmuthigend, wenn erwogen wird, daß im Jahre 1843 sich auf der Bahn blos Personenzüge bewegten, welche das mit höherem Frachtsatz belegte Frachtgut gelegentlich mitnahmen, während im Jahre 1844 der dritte Theil der Züge aus Güterzügen bestand, die aber wegen der gestörten Verkehrsverhältnisse eine bedeutend geringere Ausbeute gaben und bei der obigen Angabe doch eben so gut in Anrechnung kommen als die besser rentirenden Personenzüge. Rechnet man

dagegen den Ertrag aus den Personen- und Güterzügen abgesondert nach durchfahrenen Meilen, so ergiebt sich, daß jede Meile der Personenzüge etwa 8 Thlr. 26 sgr. und jede Meile der Güterzüge etwa 5 Thlr. 24 sgr. eingebracht hat, und daß die nachtheilige Differenz hauptsächlich durch die wenig rentablen Güterzüge hervorgebracht ist.

Ein zweiter bedeutender Nachtheil für die Geld-Resultate der Bahn ergiebt sich dadurch, daß der Betrieb auf derselben nicht nur für die beiden Endpunkte Magdeburg und Halberstadt, sondern auch für den Anschluß an die Braunschweigische Bahn in Groß-Oschersleben passend eingerichtet werden muß, indem lediglich dieser Umstand die Nothwendigkeit bedingt, täglich drei Maschinen zu benutzen und drei Schaffner-Korps zu stellen. Wäre für den Anschluß an die Braunschweigische Bahn keine bestimmte Fahrzeit vorgeschrieben und unvermeidlich, so könnten in beiden Richtungen täglich drei Züge mit zwei Maschinen und zwei Schaffner-Korps bequem expedirt werden.

So wie die Lage der Sache gegenwärtig ist, hat die Gesellschaft bei dem Güterverkehr nur einen äußerst geringen, ja selbst kaum nennenswerthen Vortheil, indem, was späterhin bei den Ausgaben näher dargethan werden wird, jede durchfahrene Meile 5 Thlr. 3 sgr. 1,55 pf. gekostet hat.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 wurden eingenommen:

Im	Januar	8850	Thlr.	20	sgr.	10	pf.
=	Februar	6167	=	9	=	10	=
=	März	7332	=	12	=	9	=
=	April	13294	=	16	=	2	=
=	Mai	12825	=	5	=	11	=
=	Juni	14096	=	25	=	10	=
=	Juli	16432	=	16	=	10	=
=	August	17129	=	1	=	11	=
=	September	14964	=	1	=	10	=

Die Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

Benennung.	Thlr.	sgr.	pf.
Tit. A. Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten.			
1 Bahn-Ingenieur, 7 Bahnmeister, 62 Bahnwärter, 10 Ausweichensteller, ½ Antheil an der Besoldung von 4 Wärtern zwischen Magdeburg und Buckau, ½ Antheil an der Besoldung von 2 Ausweichenstellern in Magdeburg . . .	11888	20	—
Tit. B. Besoldung des Bahnhof-Personals.			
4 Bahnhof-Aufseher, ½ Antheil an der Besoldung des Bahnhof-Aufsehers auf dem Bahnhofe Buckau, 3 Nachtwächter . .	1536	—	—
Tit. C. Besoldungen des Lokomotiv- und Wagen-Personals.			
4 Lokomotivführer, 4 Lokomotivführer-Lehrlinge, 4 Oberschaffner, 3 Packmeister, 16 Unterschaffner, 3 Portiers, ½ Antheil an der Besoldung des Wagenmeisters und der beiden Portiers in Magdeburg	6746	22	10
Tit. D. Besoldung der Güter- und Gepäck-Expedienten.			
9 Güter-, 3 Gepäck-Expedienten	2140	—	—

	Thlr.	sgr.	pf.
Tit. E. Besoldung des Billet-Verkaufs-Personals.			
1 Kontroleur und 5 Einnehmer	1550	—	—
Tit. F. Allgemeine Verwaltungskosten.			
1. Gehalte: Antheil an den Gehalten der Direktoren, Bevollmächtigten, Rendanten, Expedienten und Registratoren, Buchhalter, Kassen-Assistenten, Kalkulatoren, Kalkulator-Assistenten, zweier Kanzelisten, zweier Boten	2963	10	—
2. Antheil an Diäten, Reisekosten, für Hülfsschreibereien, Schreib- und Zeichnenmaterialien, andere Büreaubedürfnisse, Heizung, Beleuchtung, Porto und Insertionskosten, Reinigungskosten rc.	1794	10	7
3. Druckkosten und lithographische Arbeiten, Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter, so wie unvorhergesehene Ausgaben	617	13	10
Summe Tit. F.	5375	4	5
Tit. G. Unterhaltung der Bahn und Gebäude.			
1. Besoldung der Bahnaufsichts-Beamten, Löhne an Hülfs- und Zwischenwärter	15	20	—
2. Unterhaltung und Nachrichtung des Bahngestänges, Reparatur des Bahndammes mit allen Böschungen der Gräben, Einfriedigungen, Wegeübergänge	12597	9	8
3. Unterhaltung aller Gebäude	702	5	—
4. Unterhaltung und Ergänzung der Bau-Utensilien, so wie unvorhergesehene Ausgaben	565	26	7
Summe Tit. G.	13881	1	3
Tit. H. Kosten des Transportbetriebes.			
1. Meilengelder für Lokomotivführer	281	3	10
2. Zulage für Lokomotivführer	44	25	7
3. Löhne an Arbeiter zum Reinigen der Lokomotive	672	8	4
4. Löhne an Handwerker und Arbeiter zur Besorgung kleiner Reparaturen und resp. zum Reinigen der Wagen . . .	3385	15	9
5. Löhne für das Wasserpumpen und für alle sonstigen Arbeiten auf den verschiedenen Bahnhöfen, resp. Wasserstations-Orten	1691	17	1
6. Kosten des Bahnhof-Aufsichts-Personals	81	—	—
7. Kosten des Güter- und Gepäcktransports	2444	12	9
8. Kosten des Billetwesens	—	—	—
9. Kosten der Transportkräfte	19362	24	7
10. Kosten zur Instandhaltung der verschiedenen Transportmittel	13612	3	—
11. Kosten zur Erleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe . . .	353	11	4
12. Kosten zur Bekleidung der Beamten	509	14	9
Summe Tit. H.	42438	17	—
Tit. I. Entschädigungen.			
1. Entschädigungen an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft für Benutzung der Geleise von der kasemattirten Batterie bis Magdeburg	500	—	—
2. Dergl. an dieselbe für Mitbenutzung der Packkammer . . .	55	—	—
3. Sonstige unvorherzusehende Entschädigungen	164	29	3
Summe Tit. I.	719	29	3

		Thlr.	sgr.	pf.
Tit. K.	Oeffentliche Abgaben	8	—	2
Tit. L.	Feuer-Versicherungen	943	7	9
Tit. M.	Ergänzung und Unterhaltung des Inventariums	499	25	4
Tit. N.	Gratifikationen	100	—	—
Tit. O.	Insgemein	146	28	—
	Summe aller Ausgaben	87974	6	—
	Die Einnahmen betrugen	133840	28	5
	Bleibt Rein-Ertrag	45866	22	5

Die Ausgaben haben mithin fast zwei Drittheile der Einnahme in Anspruch genommen, ein Resultat, was, nach der Hinweisung auf andere stärker frequentirte Bahnen, nicht für vortheilhaft auszugeben ist, das aber gerade in der nicht bedeutenden Frequenz des Jahres 1844 seinen Grund hat und sich anders gestalten wird, sobald die Hannoverschen Bahnen und die Köln-Mindener Eisenbahn hergestellt und die augenblicklichen Störungen im Verkehr beseitigt sein werden. Dies ungünstige Verhältniß zu den Einnahmen wird auch nicht durch die Höhe der Ausgaben, sondern durch den Umstand herbeigeführt, daß die Einnahmen nicht genügend gewesen sind, besonders nicht auf der Tour von Groß-Oschersleben nach Halberstadt.

Sonst ist im Jahre 1844 schon ein bedeutend günstigeres Verhältniß in Bezug auf die Ausgaben eingetreten als im Jahre 1843, wo jede durchfahrene Meile 7 Thlr. 10 Sgr. 1,198 Pf. kostete, während sie pro 1844 nur 5 Thlr. 3 Sgr. 1,55 Pf., also über 2 Thlr. weniger gekostet hat, was allerdings hauptsächlich darin seinen Grund findet, daß sich die Generalkosten, welche dieselben bleiben, ob täglich 2 oder 3 Züge gehen, nun auf mehr Züge vertheilt haben. Die Befeuerung der Maschinen hat im Jahre 1843 für jede Meile 1 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., im Jahre 1844 aber nur 29 Sgr. 4¼ Pf. gekostet.

Noch bleibt zu bemerken, daß die Unterhaltung der Bahn im Jahre 1844 zwar auch noch die erhebliche Ausgabe von 12597 Thlr. 9 Sgr. 8 Pf. verursacht, daß sich diese Ausgabe aber doch schon bedeutend geringer gestellt hat als 1843, wo diese Unterhaltungskosten in den letzten 5 Monaten 11923 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf. betrugen.

Der Zustand der Bahn ist im Allgemeinen befriedigend. Schienen, Platten, Schrauben, Nägel und auch die Unterlagshölzer haben sich gut gehalten, und nur an den zwischen Halberstadt und Groß-Oschersleben verwendeten runden Hölzern ist der Splint zum Theil angefault, was auch in der dortigen Bodenart seinen Grund haben mag.

Die Gräben und Böschungen, namentlich die letztern, welche theilweise vom Hochwasser sehr angegriffen sind, müssen wieder hergestellt und von neuem da mit Futterkräutern besäet werden, wo letztere im Monat Juni 1844 in Folge der Dürre nicht gehörig aufgegangen sind.

Die Bauwerke auf der Bahn sind in gutem Zustande. Hin und wieder müssen die Brücken mit Cement neu ausgefugt und die Wegeübergänge umgepflastert werden.

Telegraphen, Wärterbuden und Barrièren sind ebenfalls in gutem Zustande, und bedürfen nur einige Dächer der Wärterbuden eines neuen Ueberzuges von Theer und Pech.

Von den Lokomotiven wurden im Ganzen 17235¼ Meilen zurückgelegt, und zwar:

Name der Lokomotive.	Planmäßige Fahrten.	Extrafahrten.		Hülfslokomotive.	Leere Maschinen.	Gesammtbetrag der Meilen.
		Personenzüge.	Güterzüge.			
Von den Maschinen der Magdeburg-Halberstädter Bahn.						
Braunschweig	2940½	5½	39¾	23½	10¼	3019¾
Halberstadt	2613½	20½	20	63	63¾	2780¾
Hercynia	2778¼	24½	33½	66	69½	2971¾
Rhein	2690	—	69	30½	63	2852½
Vorwärts	1429½	12¾	193	30¼	42¾	1708¼
Weser	3064¾	5	244½	11¼	28	3353½
Summe	15516½	68¼	599¾	224½	277½	16686½
Von den Maschinen der Magdeburg-Leipziger Bahn:						
Antilope	—	—	—	1¾	1¾	3½
Elephant	250¾	—	5	14½	22¼	292½
Jungfrau	2	—	2	10	5	19
Merkur	100¾	—	—	17¾	—	118½
Rennthier	—	—	—	13¾	13¼	26½
Salamander	2	—	—	—	1¾	3¾
Salina	—	—	—	12½	12½	25
Ulysses	—	—	—	38	22	60
Summe	355½	—	7	107¾	78½	548¾
Rekapitulation.						
1) Von den Maschinen der Magdeburg-Halberstädter Bahn	15516½	68¼	599¾	224½	277½	16686½
2) Von den Maschinen der Magdeburg-Leipziger Bahn	355½	—	7	107¾	78½	548¾
Summe	15872	68¼	606¾	332¼	356	17235¼

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 492.)

Zu dem Rein-Ertrage aus dem Jahre 1844 von 45866 Thlr. 22 Sgr. 5 Pf. wurde noch der Gewinn aus dem letzten Semester 1843, für welche Zeit das Aktienkapital noch aus dem Baufonds verzinst war, mit 14479 Thlr. zugeschlagen, davon 3 Thlr. pro Aktie, mithin für 17000 Aktien 51000 Thlr. als Dividende gezahlt und der Ueberschuß dem Reservefonds überwiesen.

Der niedrigste Kours der Aktien war 96; der höchste 129⅓; der jetzige (28. November 1845) 108.

1. Personenfrequenz. (S. 492.)

In den einzelnen Monaten des Jahres 1844 befuhren die Bahn:

Im	Januar . . .	13309	Personen.
„	Februar . . .	12599	„
„	März . . .	14902	„
„	April . . .	20349	„
„	Mai	21822	„
„	Juni	20249	„
„	Juli	25756	„
„	August . . .	23071	„
„	September . .	21497	„
„	Oktober . . .	20359	„
„	November . .	12758	„
„	Dezember . .	13947	„
	zusammen	220618	Personen.
Hierzu	Militär-Transporte	732	„
	überhaupt	221350	Personen.

Die verschiedenen Wagenklassen benutzten:

1. Wagenklasse	3450	Personen	oder	1,5 Proz.,
2. „	60868	„	„	27,5 „
3. „	157032	„	„	71 „

Von und nach den einzelnen Stationen fuhren:

	Von		Nach	
Magdeburg . . .	68467	Pers.	71050	Pers.
Langenweddingen .	16578	„	16155	„
Blumenberg . . .	4102	„	4972	„
Hadmersleben . .	11662	„	11456	„
Oschersleben . .	36355	„	33830	„
Nienhagen . . .	10003	„	11073	„
Halberstadt . . .	45165	„	46529	„
Braunschweig . .	27286	„	25553	„
	220618	„	220618	„
Hierzu Militair-Transporte	732	„	732	„
im Ganzen	221350	„	221350	„

Berechnet man die Anzahl der Personen auf die Entfernung einer Meile, so sind 910727 Personen befördert.

Da aus dem Personenverkehr im Ganzen 92140 Thlr. 17 Sgr. 8 Pf. aufgekommen sind, so hat jede Person durchschnittlich 12 Sgr. 6,91 Pf. eingebracht.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 benutzten die Bahn:

Im	Januar . . .	14109	Personen.
„	Februar . . .	10074	„

Im März	. . . .	12826	Personen.
" April	. . . .	16005	"
" Mai	. . . .	19929	"
" Juni	. . . .	19276	"
" Juli	. . . .	25209	"
" August	. . .	25530	"
" September	. .	22867	"

m. Güterfrequenz.

(Seite 492.)

Diese war in den einzelnen Monaten des Jahres 1844 und den bis jetzt verflossenen des Jahres 1845 wie folgt:

	1844.		1845.	
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.
Im Januar . . .	33806	19	30536	75
" Februar . . .	30822	69	22142	25
" März	43325	9	27902	75
" April	38736	73	50941	50
" Mai	48077	97	46066	25
" Juni	30121	31	65854	—
" Juli	33598	22	50300	75
" August . . .	26833	10	50977	75
" September . .	26324	33	43688	55
" Oktober . . .	32533	68		
" November . .	29445	92		
" Dezember . .	25819	37		
Zusammen	399444	10		

Hiervon waren:

385692 Ztr. 82 Pfd. Frachtgüter, und
13751 " 38 " Eilgüter.

Von und nach den einzelnen Stationen wurden versandt:

	Abgang.				Zugang.			
	Frachtgüter.				Eilgüter.			
	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.	Ztr.	Pfd.
Magdeburg	172580	63	7046	79	121393	87	4972	64
Langenweddingen	8861	12	93	56	634	35	186	67
Blumenberg	4220	35	807	15	255	54	219	100
Hadmersleben	16929	4	480	35	3889	80	1085	72
Oschersleben	87241	20	1112	31	101116	88	1412	20
Nienhagen	834	78	37	18	1000	24	248	41
Halberstadt	36271	61	2096	8	96372	69	1582	79
Braunschweig	58754	29	2078	16	61029	85	4043	35
Zusammen	385692	82	13751	38	385692	82	13751	38

Auf die Entfernung einer Meile berechnet, so ergiebt sich ein Gewicht von 1,926742 Ztr. Zu bemerken ist, daß sich darunter ansehnliche Versendungen von Bauholz nach Braunschweig und Hannover befinden, da sich aber der Kohlen-Transport bisher nicht auf die erwartete Weise vermehrt hat, weshalb Fracht-Ermäßigungen eingetreten sind. Jeder Zentner Gut hat durchschnittlich 2 Sgr. 7,68 Pf. eingebracht.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß sowohl der Güter- als der Personenverkehr noch lange nicht den Aufschwung gewonnen haben, dessen sie fähig sind, wenn erst die Eisenbahnen nach dem Rhein, nach Bremen und nach Harburg vollendet sein werden. Außerdem ist die unerwünschte Lage, in welcher sich die Handelsverhältnisse zwischen Hannover und den Zollvereinsstaaten, und insonderheit zwischen Hannover und Braunschweig befinden, für den Güterverkehr auf der Bahn noch immer ein dauernder Nachtheil.

11. Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 493).

Seite 498 und S. 499 haben wir mitgetheilt, aus welchen Gründen die Unterhandlungen wegen Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1843 abgebrochen wurden. Die Wichtigkeit einer solchen Vereinigung sowohl für das öffentliche Interesse als für die Aktionäre beider Gesellschaften war indeß so unverkennbar, daß die Unterhandlungen im Spätherbste des Jahres 1844 wieder angeknüpft und zu einem Resultat geführt wurden, welches von den am 27. Januar und 17. April 1844 gehaltenen General-Versammlungen beider Gesellschaften, als den beiderseitigen Interessen entsprechend, anerkannt und deshalb mit überwiegender Majorität, und zwar bei der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft mit 1086 Stimmen gegen 1, genehmigt und hiernächst auf den Antrag der betreffenden Behörden am 27. Juni 1845 vom Könige bestätigt wurde.

Der Inhalt des zwischen beiden Gesellschaften abgeschlossenen Vertrages ist wie folgt:

Zwischen der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch ihren vorsitzenden Director, Herrn Herrmann Henoch, als Bevollmächtigten des Verwaltungsraths und der Direktion der gedachten Gesellschaft, und mit Vorbehalt der von der General-Versammlung derselben zu beschließenden Bestätigung der ihm ertheilten Vollmacht einerseits, und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch ihren vorsitzenden Direktor, den Königl. Regierungsrath, Herrn Christian von Maassen, als Bevollmächtigten des Verwaltungsraths und der Direktion dieser Gesellschaft andererseits, ist heute folgender Vertrag, unter Vorbehalt der Genehmigung des Staats, geschlossen worden.

§. 1.

Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft hört auf als selbstständige Gesellschaft zu bestehen. Ihr gesammtes Gesellschaftsvermögen mit allen Grundstücken, Vorräthen und Beständen, mit dem Reservefonds und den ausstehenden Forderungen, so wie mit allen Schulden, Prozessen und sonstigen Verpflichtungen, überhaupt

also mit allen Rechten und Verbindlichkeiten, wird dem Gesellschaftsvermögen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zugeschlagen und einverleibt, und die Gewährung der den Aktionären der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft daran zustehenden Antheile, so wie die Vereinigung dieser Gesellschaft mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft dadurch bewirkt, daß sämmtliche Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zum Kourse von Ein Hundert Zwei und Sechszig und Einem Halben Prozent gegen Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, die nach Maaßgabe des betreffenden Plans zu kreiren sind, unter den weiterhin folgenden Bestimmungen ausgetauscht werden, und die Aktionäre der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft solchergestalt als Prioritäts-Aktionäre mit allen ihnen nach dem gedachten Plane zustehenden Rechten und Pflichten in die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft eintreten.

§. 2.

Als Zeitpunkt für die Vereinigung beider Gesellschaften wird der 1. Jan. 1845 festgesetzt. Von diesem Tage ab beginnt die Verzinsung der an Stelle der Berlin-Frankfurter Stamm-Aktien zu kreirenden Niederschlesisch-Märkischen Prioritäts-Aktien, wogegen mit demselben Tage auch alle Revenüen und Nutzungen zugleich mit den Gefahren und Lasten der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft auf die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übergehen.

§. 3.

Die Natural-Uebergabe der Berlin-Frankfurter Eisenbahn an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft und die Abgabe der Verwaltung derselben an die Vorstände der letzteren erfolgt jedoch nicht eher als bis die Extradition der zu kreirenden Prioritäts-Aktien in der weiterhin festzusetzenden Weise geschehen ist. Bis dahin führen die jetzigen Vorstände der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft die Verwaltung derselben mit allen statutenmäßigen Befugnissen und Verpflichtungen, jedoch für Rechnung und Gefahr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft fort. Der letzteren wird aber das Recht eingeräumt, durch ihren vorsitzenden Direktor, den Königl. Regierungsrath Herrn von Maassen, oder in Behinderungsfällen durch dessen Stellvertreter, diese Verwaltung zu kontroliren, insbesondere den Konferenzen der Direktion und des Verwaltungsraths beizuwohnen, und alle Beschlüsse, die ihm für das Interesse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft präjudizirlich scheinen, zu inhibiren und anderweitige Anordnung zu treffen. Die Ausübung dieses Inhibitionsrechts, so wie die ausdrückliche Genehmigung eines Beschlusses oder Anordnung einer sonstigen Disposition von Seiten des Herrn Vertreters der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft befreit die Vorstände der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft von einer jeden Vertretung für den betreffenden Fall; im Uebrigen haben sie dieselbe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für ihre Verwaltung vom 1. Januar 1845 ab nur in derselben Weise zu leisten, wie sie dazu gegen die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft statutenmäßig verpflichtet sind.

§. 4.

Die Rechnungen der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft werden pro ultimo Dezember 1844 vollständig abgeschlossen und von dem Verwaltungsrathe dieser Gesellschaft revidirt und dechargirt, an welchem Geschäft jedoch der Königl. Regierungsrath Herr von Maassen, oder im Behinderungsfalle dessen Stellvertreter, für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft Theil zu nehmen befugt sein soll. Die Festsetzung der Dividende für die Aktionäre der Berlin-Frankfurter

Eisenbahn-Gesellschaft pro 1844 ist Sache des Verwaltungsraths dieser Gesellschaft; dieselbe darf jedoch nicht mehr als sieben Prozent betragen und muß dergestalt gewährt werden, daß keine auf den Betriebsfonds der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft lastenden Schulden bis ultimo Dezember 1844 ungedeckt bleiben.

Der Rechnungs-Abschluß pro ultimo Dezember 1844 bildet die Grundlage für die demnächst zu leistende Uebergabe.

Alle Bestände, die nach demselben vorhanden sein müssen, sind der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gewähren, oder es ist ihr Verbleib nachzuweisen.

Ueber die Verwaltung vom 1. Januar 1845 ab werden die Bücher, Beläge und Akten in der bisherigen Weise fortgeführt, und bei Uebergabe der Bahn an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen und ausgeliefert.

Die Decharge über die Verwaltung seit dem 1. Januar 1845 ertheilt die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Dieselbe gilt für stillschweigend ertheilt, insoweit nicht binnen 3 Monaten nach der Uebergabe bestimmte Monita erhoben werden.

Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft als solche übernimmt, da ihr gesammtes Vermögen dem Vermögen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft einverleibt wird, der Natur der Sache nach überhaupt keinerlei Gewährleistung, sondern überträgt nur mit ihrem gesammten Vermögen auch alle ihr selbst zustehenden Vertretungs-Ansprüche auf die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, ohne irgend eine Garantie für den Erfolg.

§. 5.

Sämmtliche Beamten der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft werden nach den zur Zeit der Uebergabe der Bahn bestehenden Kontrakten von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen. Neue Engagements-Kontrakte oder Prolongationen bestehender Kontrakte dürfen jedoch von heute ab nur für die Dauer des Jahres 1845 abgeschlossen werden, und in Betreff des Gehalts den pro 1845 festgesetzten Etat nicht übersteigen. Die sämmtlichen Beamten der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft werden der Fürsorge und dem Wohlwollen ihrer künftigen Vorgesetzten angelegentlichst empfohlen, da die Vorstände der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft während der ganzen Zeit ihrer Verwaltung die Tüchtigkeit und Integrität der Beamten dieser Gesellschaft zu erproben vielfache Gelegenheit gehabt haben, und der Uebergang derselben in den Dienst der letzteren daher als ein wesentlicher Vortheil der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft betrachtet werden darf. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft aber wird dieser Empfehlung um so bereitwilliger entsprechen, als dieselbe nicht verkennt, daß ihr bei Einrichtung ihres Gesammtbetriebes die Verwendung erfahrener und erprobter Beamten von wesentlichem Nutzen sein wird. In Betreff des Herrn Baumeisters Bock, welcher als Spezial-Direktor seit Eröffnung des Betriebes auf der Berlin-Frankfurter Eisenbahn fungirt, wird speziell festgesetzt, daß die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft demselben diejenigen Engagements-Bedingungen zu erfüllen verpflichtet sein soll, welche die Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft mit ihm vereinbart und dem Verwaltungsrathe derselben zur Genehmigung vorgelegt hat, insofern nicht eine andere Vereinbarung mit ihm von Seiten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft getroffen wird.

§. 6.

Die Prioritäts-Aktien, welche die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, zufolge des Plans vom 26. August 1842, im Gesammtbetrage von 600000 Thlr., emittirt hat, werden durch öffentliche Bekanntmachung, die von der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft mit mindestens dreimonatlicher Frist in der §§. 4 und 11 des Plans vom 26. August 1842 vorgeschriebenen Weise zu erlassen ist, zum 1. Juli 1845 gekündigt und in diesem Termine für Rechnung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft durch baare Zahlung realisirt, insofern die Inhaber der gedachten Prioritäts-Aktien es nicht vorziehen, statt derselben Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gleichem Kapitals-Betrage, also eine jede zu 100 Thlr. Kourant al pari, anzunehmen, was ihnen bis zum 15. Juni 1845 freistehen soll. Der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wird die Befugniß zugestanden, zur Deckung des Kapital-Betrages der Berlin-Frankfurter Prioritäts-Aktien, im Gesammtbelauf von 600000 Thlr., einen gleichen Betrag in Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gleichen Rechten mit dem für die Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu gewährenden Prioritäts-Aktien, nach Maaßgabe des §. 1 gedachten Plans, zu emittiren und dieselben zum Austausch gegen die Prioritäts-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu verwenden; soweit sie aber von den Inhabern der letzteren nicht zum Austausch angenommen werden, auf jede ihr beliebige Weise zu veräußern.

In der zum Zweck der Kündigung der Prioritäts-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu erlassenden Bekanntmachung sollen die Inhaber derselben aufgefordert werden, den Austausch ihrer Prioritäts-Aktien nebst Koupons seit dem 1. Januar 1845 gegen Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, insofern sie denselben der baaren Zahlung vorziehen, bis zum 15. Juni 1845 an gewissen, von der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu bestimmenden Tagen zu bewirken. Der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft werden zu diesem Zweck die zum Austausch gegen die Berlin-Frankfurter Prioritäts-Aktien bestimmten 6000 Stück Niederschlesisch-Märkische Prioritäts-Aktien à 100 Thlr. nebst Koupons spätestens am 1. April 1845 extradirt. Diejenigen Berlin-Frankfurter Prioritäts-Aktien, welche bis zum 15. Juni 1845 nicht ausgetauscht sind, werden am 1. Juli durch Baarzahlung realisirt, für die gar nicht eingehenden Prioritäts-Aktien aber wird der Kapitals-Betrag gerichtlich deponirt. Diese Deposita aufbieten und diejenigen Prioritäts-Aktien, für die sich Niemand als Eigenthümer meldet, gerichtlich mortificiren zu lassen, ist Sache der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (confr. §. 10 des Plans vom 26. August 1842).

Die zur Baarzahlung und resp. Deposition hiernach erforderlichen Kapitals-Beträge nebst halbjährigen Zinsen zu 4 Prozent werden, gegen Rückgabe gleicher Nominal-Beträge in Niederschlesisch-Märkischen Prioritäts-Aktien, in der Zeit vom 15. Juni bis 1. Juli 1845 der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft baar überwiesen und von dieser an die betreffenden Interessenten ausgezahlt und resp. gerichtlich deponirt.

Prioritäts-Aktien, die nicht mit vollständigen Koupons seit dem 1. Januar 1845 versehen sind, werden nur dann zum Umtausch zugelassen, wenn der Betrag der fehlenden Koupons baar erlegt wird. Geschieht dies nicht, so erfolgt ihre Realisation durch baare Zahlung unter Einbehaltung des Betrages der fehlenden Koupons (**confr.** §. 9 des Plans vom 26. August 1842).

Die für fehlende Koupons eingehenden baaren Gelder werden der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überwiesen, die dagegen die Verpflichtung zur Einlösung der Koupons übernimmt, falls dieselben später innerhalb des §. 3 des Planes vom 26. August 1842 festgesetzten Frist präsentirt werden.

Die durch das Ausfallen von Prioritäts-Aktien und resp. Koupons derselben frei werdenden Gelder fließen zur Pensions- und Unterstützungskasse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

§. 7.

Die Ausantwortung der Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, die an die Stelle der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Stamm-Aktien treten sollen, erfolgt zu Händen der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft bis zum 1. April 1845 in der Art, daß für jede Stamm-Aktie der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu 100 Thlr. zwei Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft resp. zu Ein Hundert Thaler und zu Zwei und Sechzig Thaler Funfzehn Silbergroschen nebst Koupons zu gewähren sind. Den Austausch dieser Prioritäts-Aktien gegen die Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft besorgt die Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft bis zum 1. Juli 1845 an gewissen, von ihr zu bestimmenden Tagen. Mit dem Ablauf dieser Zeit werden die eingegangenen Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Stamm-Aktien nebst Koupons und Dividendenscheinen, so wie die eingetauschten und resp. baar ausgezahlten Prioritäts-Aktien nebst Koupons spezifizirt, in den Aktienbüchern gelöscht und in Gegenwart zweier Mitglieder der beiderseitigen Direktionen und des Syndikus beider Gesellschaften verbrannt. Gehen bis zum 1. Juli 1845 die Berlin-Frankfurter Stamm-Aktien nicht vollständig ein, so werden diejenigen Niederschlesisch-Märkischen Prioritäts-Aktien nebst Koupons, welche zum Austausch für die fehlenden Stamm-Aktien bestimmt sind, der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zurückgegeben. Der letzteren bleibt es überlassen, die gerichtliche Amortisation der fehlenden Berlin-Frankfurter Stamm-Aktien in Antrag zu bringen. Die dadurch vakant werdenden Prioritäts-Aktien fallen der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft anheim.

Werden Berlin-Frankfurter Stamm-Aktien nicht mit vollständigen Zins-Koupons seit dem 1. Januar 1845 eingeliefert, so findet die Extradition der Prioritäts-Aktien nebst Koupons nur gegen baare Einzahlung des Betrages der fehlenden Zins-Koupons der Stamm-Aktien von Seiten des betreffenden Aktien-Inhabers Statt. Das dafür eingehende Geld wird der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bei Ablieferung der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Stamm-Aktien ausgeantwortet, und übernimmt dieselbe dagegen die Realisirung der von den Aktien getrennten Koupons, sobald dieselben präsentirt werden. In gleicher Weise und unter gleicher Verbindlichkeit ist derselben der Betrag der Koupons und der Dividendenscheine baar zu gewähren, die aus der Zeit bis 1844 incl. nicht bei der Kasse der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zur Realisation präsentirt sind. Diejenigen Zinsen und Dividenden der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, welche in der §. 19 der Statuten dieser Gesellschaft festgesetzten vierjährigen Frist nicht erhoben werden, fallen der Pensions- und Unterstützungskasse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft anheim.

Der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft werden die zur Erledigung der in den §§. 7 und 8 übernommenen Geschäfte bis zur vollständigen Abwickelung derselben erforderlichen Beamten und Lokale von der Niederschlesisch-

Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überwiesen, die außerdem alle dabei entstehenden sonstigen baaren Auslagen zu bestreiten hat.

§. 8.

Sobald die sämmtlichen zum Austausch gegen die Stamm- und Prioritäts-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft bestimmten Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft der Direktion der ersteren ausgeantwortet sind, übernimmt die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Berlin-Frankfurter Eisenbahn mit allem Zubehör, insbesondere mit allen Grundstücken, Vorräthen und Beständen, dem Reservefonds, den ausstehenden Forderungen, so wie mit allen alsdann vorhandenen Passivis, Prozessen und sonstigen Verpflichtungen, Alles, wie es die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft zur Zeit der Uebergabe selbst besitzt und zu besitzen befugt ist. Das dadurch der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zuwachsende Vermögen wird, nach Maaßgabe der Statuten, der letzteren von der Direktion und resp. dem Verwaltungsrathe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom Tage der Uebernahme ab, in gleicher Weise wie das ursprüngliche Vermögen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft administrirt. Ueber die Konstituirung der Direktion derselben aber wird Folgendes festgesetzt:

Gemäß §. 57 der Statuten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sollten, für den Fall der Vereinigung derselben mit der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, acht Direktoren und vier Stellvertreter in Funktion treten, und zu dem Zweck aus der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft drei Mitglieder und ein Stellvertreter in die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übergehen. Da die Vereinigung aber bis zum 1. April c. nicht zu Stande gekommen, und demzufolge die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bereits aus sieben ordentlichen Mitgliedern und drei Stellvertretern konstituirt ist, so erklärt sich die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft damit einverstanden, daß aus ihrer Direktion nur ein ordentliches Mitglied und ein Stellvertreter, nach der Mehrzahl der Stimmen, die sie bei der zur Zeit der Konstituirung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Statt gehabten Wahl erhalten haben, in die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft eintreten.

§. 9.

Sollte der gegenwärtige Vertrag für stempelpflichtig erachtet werden, so übernimmt die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Berichtigung des Stempels.

Berlin, den 12. Dezember 1844.

gez. Herrmann Henoch.
gez. Christian von Maassen.

In Folge dieses Vertrages löste sich die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft auf, und wurden die Berlin-Frankfurter Stamm-Aktien, zum Kourse von 162½ Proz. gerechnet, gegen 4prozentige Niederschlesisch-Märkische Prioritäts-Aktien nebst Koupons seit 1. Januar 1845 al pari eingelöst. Das hiernach zu konstituirende Prioritäts-Aktien-Kapital beträgt daher 4,175000 Thlr., und zwar kommen davon auf die Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, im Kapitalbetrage von 2,200000 Thlr. zum Kourse von 162½ Prozent, 3,575000 Thlr., und zur Ablösung der Priori-

täts-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, im Kapitalbetrage von 600000 Thlr., ein gleich hoher Betrag.

Der Austausch der Aktien erfolgte nach einer späteren Uebereinkunft zwischen den Vorständen der beiden Gesellschaften in den Tagen vom 20. Juli bis 30. September 1845, nachdem unterm 27. Juni 1845 die Allerhöchste Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde zu dieser Vereinigung beider Gesellschaften erfolgt war. Die Uebergabe der Bahn nebst Zubehör fand am 1. August desselben Jahres Statt, während dieselbe schon seit 1. Januar zwar von der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn, aber für Rechnung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet wurde.

Es hat somit die Berlin-Frankfurter Eisenbahn seit dem 1. Jan. 1845 als eigenes Unternehmen zu bestehen aufgehört, indem sie seit dieser Zeit einen Theil der Niederschlesisch-Märkischen oder vielmehr Berlin-Breslauer Eisenbahn bildet.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Hier ist es hauptsächlich der Grunderwerb, rücksichtlich dessen die Verhältnisse noch nicht vollständig haben regulirt werden können, weil sich dem gerichtlichen Abschluß der Kaufkontrakte und der Umschreibung der theilweise durch Expropriation erworbenen Grundstücks-Parzellen im Hypothekenbuche, hauptsächlich wegen der nothwendigen Konsense zur Entpfändung der erkauften Parzellen, der auf den Hauptgrundstücken eingetragenen Hypotheken, Schwierigkeiten entgegenstellten, deren Beseitigung im bisherigen Zeitraum nicht möglich war.

Für alle etwa noch auszuführenden Anlagen sind die muthmaßlichen Kosten in der nachstehenden Uebersicht mit angeführt, und wird hiernach die Hauptsumme der Baukosten der Bahn mit allen ihren Anlagen bis zur gänzlichen Vollendung 2,737521 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. betragen. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich demnach auf 254653 Thlr.

				Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
I. Grunderwerb nach spezieller Berechnung				538489	28	10			
Davon ab den Werth der disponibeln Grundstücke:	thlr.	sg.	pf.						
1. zu Berlin 3133,965 □.Ruthen à 50 Thlr. . . .	156698	7	6						
2. zu Frankfurt für sechs bei und in Frankfurt belegene, ganz oder theilweise disponibel gebliebene Grundstücke mit Gebäuden	65240	—	—						
3. für verschiedene in der Bahnstrecke über den Bedarf gekaufte Wiesen und Acker-Parzellen, u. zwar:									

Digitized by Google

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
thlr. sgr. pf.						
bei Berlin 3302,68 □.R. Stadtwiesen à 1 Thlr. 3302 20 5						
zu Köpenick, Erkner, Berkenbrück, Kersdorf, Briesen und Jakobsdorf diverse Ackerstücke . . 854 11 8						
	226095	9	7			
Bleiben Grunderwerbungs-Kosten für den Bau der Bahn	—	—	—	312394	19	3
II. Erdbewegungen	—	—	—	400308	1	—
III. Brücken, Durchlässe und Viadukte.						
1. Wuhlebrücke	2472	4	10			
2. Brücke über das Alt-Landsberger Mühlenfließ	11154	28	5			
3. Rahnsdorfer Brücke	2412	17	4			
4. Flaaken-Brücke bei Erkner	19288	28	10			
5. Vorrichtung zum Auf- und Niederlegen der Maste ober- und unterhalb der Flaaken-Brücke	2455	1	5			
6. Durchlaß No. 29 in Stelle d. Sumpfüberbrückung bei Erkner	2308	6	—			
7. Briesener Mühlenfließ-Brücke . . .	7938	23	4			
8. Sämmtliche Durchlässe	64144	26	4			
9. Viadukt bei Rosengarten	1519	3	3			
10. Viadukt bei der Schürrmannschen Ziegelei unweit Frankfurt	2231	14	5			
11. Viadukt bei Frankfurt	1350	26	11			
12. Viadukt über die Chaussee daselbst .	1404	21	7			
				118681	22	8
IV. Fundamentirung der Bahn	—	—	—	62720	7	6
V. Oberbau.						
1. und 2. Quer- und Langschwellen .	131458	3	9			
3. Keile	3692	4	4			
4. Schienen	390117	17	8			
5. bis 8. Platten, Endbolzen, Mittelbolzen und Hakennägel	38315	3	1			
6. Legen der Bahn, Auffüllen u. Lehmdecken	87029	1	11			
				650612	—	9
VI. Ausweichungs-Vorrichtungen	—	—	—	15516	28	7
VII. Uebergänge u. Barrièren .	—	—	—	21619	22	8
VIII. Signale, Telegraphen u. Wärterbuden.						
1. 106 Wärterbuden	6403	7	7			
2. Telegraphen	5946	13	—			
3. Laternen und Warnungstafeln . .	1290	1	3			
				13639	21	10
IX. Abtheilungszeichen . . .	—	—	—	1060	14	10
X. Einfriedigung der Bahn .	—	—	—	2352	1	—
XI. Stationsplätze:						
1. zu Berlin	244890	13	—			
2. „ Frankfurt	72961	25	3			

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
3. zu Fürstenwalde	17292	2	10			
4. = Köpenick	12128	26	1			
5. = Erkner	15856	29	1			
6. = Briesen	8257	11	9			
7. = Hangelsberg	3519	2	5			
8. = Rosengarten	3965	4	8			
				378871	25	1
XII. Bahnwärterhäuser.						
5 Bahnwärterhäuser: zu Rummelsburg, Karlshorst, Dahlwitz, Berkenbrück u. Jakobsdorf, mit Holzställen, Brunnen, Appartements und Umzäunung	13821	29	11			
				13821	29	11
XIII. Transportmittel.						
A. Bahnwagen.						
1. 24 achträdrige Personenwagen . .	98110	12	4			
2. 36 achträdrige Güterwagen . . .	77558	20	7			
3. 4 achträdrige und 4 vierrädrige Passagier=Gepäckwagen	12911	8	4			
4. 9 achträdrige u. 8 vierrädrige Equipagewagen	19737	13	1			
5. 6 achträdrige Viehwagen	10041	20	8			
6. 4 vierrädrige Pferdewagen . . .	4315	15	5			
7. 4 Postwagen, wozu die Räder und Achsen von der Gesellschaft geliefert	1120	—	—			
Summe A. Bahnwagen	223795	—	5			
B. Schneepflüge	741	6	6			
C. 15 Lokomotive mit Tendern . .	202340	12	3			
				426876	19	2
XIV. Drehscheiben und Schiebeplattformen.						
1. Drehscheiben	8445	4	8			
2. Schiebeplattformen	3010	1	4			
				11455	6	—
XV. und XVI. Inventarium und innere Ausstattung sämmtlicher Bahnhofsgebäude .	—	—	—	31264	17	9
XVII. Technische Bauleitung.						
1. Für Vorarbeiten vor dem Monat Juni 1840, mit Berücksichtigung der Regulirung der Ansprüche des Rechnungsraths Doussin	15537	4	6			
2. Für den vollständigen Bau=Entwurf	18116	14	2			
3. und 4. Technische Baukosten bis zur Vollendung des Baues, so wie Bereisung der Bahn vor Eröffnung derselben	69952	20	4			
				103606	9	—
XVIII. Zinsen der Aktien bis ult. Dezember 1842.						
1. Stamm=Aktien	126276	28	4			
2. Prioritäts=Aktien	1323	22	6			
				127600	20	10

Digitized by Google

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
XIX. Administrationskosten . .	—	—	—	35806	1	3
XX. Insgemein	—	—	—	9313	—	4
Summe der Baukosten	—	—	—	2,737521	29	5
Da nun die Einnahmen waren:						
1. Betrag der 22000 Stamm-Aktien .	2,200000	—	—			
2. „ „ 6000 Prioritäts-Aktien	600000	—	—			
Summe	—	—	—	2,800000	—	—
so verbleiben . . . . woven jedoch bereits 41167 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. in Unterlagshölzern, Schienen und Schienenbefestigungsmitteln dem Reservefonds überwiesen sind. Mit Einschluß dieser Materialien besaß der Reservefonds am Schlusse des Jahres 1844 im Ganzen ein Vermögen von 57977 Thlr. 15 Sgr. 5 Pf.	—	—	—	62478	—	7

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Da die Berlin-Frankfurter Eisenbahn als selbstständiges Unternehmen zu bestehen aufgehört und ihre Direktion sich aufgelöst hat, so führen wir über die einzelnen Mitglieder derselben nur an, daß der bisherige Vorsteher, Banquier H. Henoch, als Mitglied in die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft eingetreten ist.

Die Anzahl und die Art der Seite 511 aufgeführten Lokomotive hat sich nicht geändert; dagegen sind an Bahnwagen in Gebrauch:

	1	Königswagen,
	8	Wagen 1. und 2. Klasse gemischt,
	1	„ 2. Klasse,
	4	„ 2. und 3. Klasse,
	10	„ 3. Klasse,
zusammen	24	Personenwagen;
	36	Güterwagen,
	8	vierrädrige Bagagewagen,
	17	Equipagewagen,
	6	Viehwagen,
	4	Pferdewagen,
	4	Postwagen,
zusammen	75	Güter-, Vieh- und andere Wagen.

Im Ganzen sind also 99 Wagen verschiedener Art vorhanden.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 513.)

In dem Zeitraume vom 1. Januar bis ult. Dezember 1844 wurden eingenommen:

Digitized by Google

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
1. Für Personentransport (232557 Personen)				215201	12	2
2. Für Passagiergepäck-Ueberfracht				5129	12	2
3. Für Güterfracht ($302238\frac{104}{110}$ Ztr.)	63414	10	9			
Davon ab Rabatt-Vergütung den Spediteuren, so wie Rollgeld u. Fuhrlohn für Frachtwagen	13282	20	4			
bleiben				50131	20	5
4. Für Eilfracht ($15201\frac{64}{110}$ Ztr.)	8736	10	6			
Davon ab Rabatt-Vergütung den Spediteuren, so wie Rollgeld	2580	25	8			
bleiben				6155	14	10
5. Für Vieh-Transport				7687	5	—
6. " Lagergeld und Provision				43	2	3
7. " Miethe und Pacht				3599	2	5
8. " Zinsen				1603	9	—
Zusammen				289550	25	5

Die aus dem Betriebe in den Jahren 1844 und 1845 hervorgegangenen Einnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Monate, wie folgt:

Monat.	1844.			1845.		
	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	12833	22	6	15705	3	10
Februar	29939	25	11	31909	20	8
März	24463	9	6	14583	6	6
April	18335	15	7	16827	23	1
Mai	20857	8	6	20070	20	5
Juni	26303	17	9	28322	25	6
Juli	43639	9	5	42164	17	3
August	19284	22	9	19821	20	3
September	22892	2	1	20211	22	5
Oktober	36828	27	9	22732	10	—
November	28974	—	11			
Dezember	16298	4	4			

Die Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
A. Bahnverwaltung.			
I. Gehalte.			
Gehalte der Ingenieure, Bahnmeister, Bahnwärter und Hülfsbahnwärter nebst Kleider-Ersatz	18390	10	9
II. Instandhaltung der Bahn.			
1. Instandhaltung des Planums mit Böschungen, Gräben,			

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Durchlässen und Ueberfahrten, so wie des Oberbaues: Thlr. 1750, sgr. 14, pf. 5			
2. Instandhaltung der Drehscheiben und Ausweichungen 238 20 2			
3. Reparatur der Wärterbuden, Gehege, Warnungstafeln, Telegraphen, Signale und Abtheilungszeichen:			
a. Wärterbuden, Warnungstafeln ꝛc. Thlr. 71, sgr. 14, pf. 2			
b. Telegraphen und Signale 111 6 —			
182 20 2			
4. Instandhaltung der Bahngeräthe . . . 600 25 9	8772	20	6
III. Instandhaltung der Gebäude und Brücken.			
1. Instandhaltung der Gebäude . . . . . Thlr. 2099, sgr. 27, pf. 8			
2. Instandhaltung der Bahnwärterhäuser . 154 16 2			
3. Instandhaltung der Brücken 154 28 6	2409	12	4
B. Transport-Verwaltung.			
I. Gehalte und Löhnungen.			
Gehalt des Ober-Maschinenmeisters, der Lokomotivführer, Feuerleute, Werkmeister, Wagenmeister, Kondukteure, Einnehmer, des Ober-Güterverwalters, der Expediteure nebst Gehülfen, der Waagemeister, Bahnhof-Aufseher, Portiers und Nachtwächter, so wie deren Kleider-Ersatz, ingleichen Arbeitslohn der Bahnhof- und Packhof-Arbeiter	32864	14	7
II. Kosten der Transportkräfte.			
1. Feuerungsmaterial zum Heizen der Lokomotive . . . . Thlr. 21379, sgr. 12, pf. 6			
2. Heizen der stehenden Dampfmaschinen, Wasserstationen, Werkstätten ꝛc.			
a. Stehende Dampfmaschinen Thlr. 83, sgr. 2, pf. 6			
b. Wasserstationen, Werkstätten ꝛc. 679 13 3			
762 15 9			
3. Baumöl zu den Dampfwagen, Wagenschmiere ꝛc.			
a. Schmieröl zu den Lokomotiven, zu den Pumpenwerken der Wasserstationen, zu den Drehscheiben, Krahnen und Wagendrehtellern . . Thlr. 1965, sgr. 23, pf. 3			
b. Wagenschmiere 811 1 4			
2776 24 7			
Summe Tit. II.	24918	23	2

	Thlr.	Sgr.	Pf.
III. Instandhaltung der Dampf- und Bahnwagen, incl. des erforderlichen Putzmaterials.			
Thlr. sgr. pf.			
1. Instandhaltung von 15 Lokomotiven mit Tendern 3814 4 2			
2. Bahnwagen:			
Thlr. sgr. pf.			
a. 24 Personenwagen . . 1592 13 2			
b. 36 Güterwagen . . . 928 24 8			
c. 8 Passagiergepäckwagen 386 24 11			
d. 17 Equipagewagen . . 83 29 3			
e. 6 Viehwagen . . . . 47 9 —			
f. 4 Pferdewagen . . . 30 3 —			
g. 4 Postwagen 60 23 3			
3130 7 3			
Summe Tit. III.	6944	11	5
IV. Transportgeräthe und Werkzeuge.			
Instandhaltung der stehenden Dampfmaschinen und Werkzeuge und des Bahnhof-Inventariums, so wie Ersatz der in Abgang gekommenen Geräthe durch neue			
Thlr. sgr. pf.			
a. Stehende Dampfmaschinen . . . . . 2 5 —			
b. Werkzeuge . . . . 204 — 6			
c. Bahnhof-Inventarium 619 3 7			
Summe Tit. IV.	825	9	1
V. Erleuchtung.			
Für Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn, so wie der Empfangs- und Arbeitszimmer, incl. eines Zuschusses zur Erleuchtung der neuen Straßen beim Berliner Bahnhofe, ingleichen Erleuchtung der Telegraphen und Wärterbuden, so wie der Lokomotive und Wagen während der Abendfahrten	2882	19	3
VI. Heizung der Empfangs- und Arbeitszimmer	769	15	10
VII. Druckkosten.			
Für Billets und Stempelgeräthe, Druck- und Insertionskosten	1009	1	3
VIII. Insgemein.			
Für diverse Ausgaben bei der Transport-Verwaltung . . .	702	10	5
Summe B. Transport-Verwaltung	70916	15	—
C. Allgemeine Verwaltungskosten.			
I. Gehalte.			
Gehalt des Syndicus, Spezial-Direktors, Rendanten, Buchhalters, der Bahnhof-Inspektoren, des Registrators, Expedienten, der Assistenten, der Kassen- und Bureauboten, nebst Kleider-Ersatz	10451	8	8
II. Bureaukosten.			
Für Schreib- und Zeichnenmaterialien, Kopialien, Buchbinder-			

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Arbeiten, Diäten an Kanzelisten, Porto, Droschkengelder und verschiedene Ausgaben	1697	28	—
III. Amtsreisekosten	206	15	—
IV. Abgaben und Feuerversicherungskosten	2611	11	1
V. Insgemein für diverse Ausgaben, Gratifikationen, Vergütungen ꝛc.	993	1	6
Summe C. Allgemeine Verwaltungskosten	15960	4	3
D. Zinsen.			
1. Zinsen der Stamm-Aktien 2,200000 Thlr. à 5 Proz.	110000	—	—
2. Zinsen der Prioritäts-Aktien 600000 Thlr. à 4 Proz.	24000	—	—
Summe D. Zinsen	134000	—	—
Rekapitulation.			
A. Bahnverwaltung	29572	13	7
B. Transport-Verwaltung	70916	15	—
C. Allgemeine Verwaltungskosten	15960	4	3
D. Zinsen	134000	—	—
Summe der Ausgabe	250449	2	10
Die Einnahme betrug	289550	25	5
Mithin Ueberschuß	39101	22	7
Hiervon wurden, außer den 5 Prozent Zinsen, 1¾ Prozent Dividende auf die Stamm-Aktien bezahlt, im Betrage von	38500	—	—
und der Rest mit	601	22	7
dem Reservefonds zur Disposition gestellt.			

Die nach dem Vorhergehenden sich herausstellenden Resultate sind folgende:

Es betragen die eigentlichen Betriebskosten nach Prozenten der Einnahme etwa 34$\frac{7}{10}$ Prozent, oder pro Nutzmeile (da 26307½ Nutzmeilen gemacht sind) durchschnittlich 3 Thlr. 24 Sgr. 7,1 Pf. Die Betriebs- und Verwaltungskosten etwa 40½ Proz., oder pro Nutzmeile durchschnittlich 4 Thlr. 2 Sgr. 9,5 Pf. Demnach betrugen die Ausgaben für eine Fahrt von Berlin nach Frankfurt oder umgekehrt auf 10¾ Meilen durchschnittlich an Betriebskosten 41 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf., und an Betriebs- und Verwaltungskosten zusammen 47 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf.

Betrachten wir nun die Leistungen der Lokomotive und Bahnwagen im Jahre 1844 genauer, so ergeben sich nachstehende Resultate:

Es wurden durch die Lokomotive der regelmäßigen Personen- und Güterzüge, so wie der Extra-Personen- und Güterzüge zurückgelegt an

Nutzmeilen	26307½
Von den zweiten Lokomotiven zu Hülfsleistungen	1114¾
Von Arbeitszügen	125
Summe	27546¼

Meilen durchlaufen.

Es sind demnach für den Betrieb	27421¼
Meilen durchlaufen, von denen	26307½

Nutzmeilen sind. Das Verhältniß zwischen durchlaufenen Meilen und Nutzmeilen stellt sich also beinahe wie 11 : 10. Die geringste Meilenanzahl ist im Monat Januar zurückgelegt, und zwar 2057 Meilen; die größte Anzahl im Monat Juli: 2641¼ Meilen.

Nach dem Fahrplane sollten in diesen beiden Monaten durchlaufen werden:

im Januar . . .	1999½	Meilen,
= Juli	2025½	=

Die oben angegebenen 27546¾ Meilen sind durchlaufen worden von den Lokomotiven:

Klasse B.		
Berlin	1803½	
Köpenick	1432½	
Posen	446½	
Schlesien	2409¼	
Frankfurt	472	
Oder	3037½	
Brandenburg	2421¼	
		12022½ Meilen.
Klasse A.		
E. Treu	989	
Zimpel	809½	
Spree	795½	
		2594 =
Klasse extra A.		
Konkordia	2157	
Fürstenwalde	3029¾	
Hamburg	2258	
Gwyn	2761¼	
Opposition	2724¼	
		12930¼ =
		Summe 27546¾ Meilen.

Von den angegebenen Nutzmeilen sind zurückgelegt worden:

mit Personenzügen	16197¼
= Güterzügen	10110¼
zusammen	26307½ Meilen.

Zum Anheizen der Lokomotive, für Reserve-Lokomotive und als Heizungsmaterial während der Fahrten wurden im Jahre 1844 für den Betrieb verbraucht:

4104 Klafter kiehnen Holz,

also durchschnittlich

für die durchlaufene Meile . . .	16,09	Kubikfuß,
= = Nutzmeile	16,84	=

Der Verbrauch für die durchlaufene Meile, incl. Anheizen der Lokomotive, variirte

bei den Personenzügen zwischen 14,01 und 16,61 Kubikfuß,
= = Güterzügen = 14,79 = 19,94 =

Zum Heizen der Lokomotive wurde nur Kiehnen-Holz verwendet, das, incl. Kleinmachen, 21379 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf. Kosten verursachte, weshalb die durchlaufene Meile an Feuerungsmaterial gekostet
23 Sgr. $5\frac{1}{2}$ Pf.,
die Nutzmeile dagegen 24 = $6\frac{1}{4}$ =

An Baumöl zum Schmieren der Lokomotive, so wie der dazu gehörigen Tenderräder, zum Reinigen und Putzen der Lokomotive wurden gebraucht: $12711\frac{1}{2}$ Pfd., folglich für die durchlaufene Meile 14,4 Loth.

Der Zentner hat durchschnittlich 15 Thlr. 9 Sgr. 3 Pf. gekostet und die durchlaufene Meile 1 Sgr. 10,6 Pf.

Die Kosten für das in die Höhe Pumpen des Wassers in Berlin und Frankfurt mittelst der kleinen Dampfmaschinen, so wie das Vorwärmen des Wassers auf allen Stationen, haben betragen 706 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf., und folglich für die durchlaufene Meile 9,2 Pf. Für Wagenschmiere sind 811 Thlr. 1 Sgr. 4 Pf. verausgabt, und da sämmtliche achträdrige Wagen $140731\frac{3}{4}$ Meilen, sämmtliche vierrädrige dagegen 28863 Meilen zurückgelegt haben, so sind von je 4 Rädern überhaupt $310325\frac{1}{2}$ Meilen durchlaufen worden, und haben die Kosten des Schmierens von je 4 Rädern eine Meile weit 0,94 Pf. betragen. Die Reparaturkosten der Lokomotive und Tender erforderten einen Aufwand von 3814 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf.; es kostete daher die durchlaufene Meile 4 Sgr. 1,8 Pf.

Von den Bahnwagen wurden im Ganzen $169594\frac{3}{4}$ Meilen zurückgelegt, und zwar von

den 8rädrigen Wagen	$140731\frac{3}{4}$ Meilen,
= 4 = = ...	28863 =
zusammen	$169594\frac{1}{4}$ Meilen.

Die Reparaturkosten für einen 8rädrigen Personenwagen haben auf jede durchlaufene Meile 9,4 Pf., die der Güter- und anderen Wagen nur 5 Pf. betragen, weshalb durchschnittlich für einen Wagen an Reparaturkosten für jede durchlaufene Meile 6,6 Pf. entstanden sind.

1. Personenfrequenz.

Der Personenverkehr und die Einnahme dafür in den einzelnen Monaten der Jahre 1844 und 1845 war, wie folgt:

Monat.	1844.				1845.			
	Personen.	thlr.	sgr.	pf.	Personen.	thlr.	sgr.	pf.
Januar	11785	9256	17	—	11510	9887	25	4
Februar	16810	18222	5	5	16634	18946	9	2
März	17182	15338	19	9	12013	10392	11	—
April	17167	14131	4	10	14120	12177	26	7
Mai	23345	17574	—	6	20488	16050	12	8
Juni	20636	18084	12	6	22550	19086	17	6
Juli	27834	30469	16	9	30995	29355	25	—
August	20141	16302	27	—	25066	16225	27	6
September . . .	21963	19649	11	1	18302	15813	2	8
Oktober	23599	24989	6	6	18260	15231	13	—
November . . .	18114	18900	18	8				
Dezember . . .	13981	12284	8	4				
Zusammen	232557	215202	28	4				

Die im Jahre 1844 Statt gefundene Frequenz vertheilte sich auf die einzelnen Stationen folgendermaßen:

	Zwischen	Klasse I.	Klasse II.	Klasse III. Vom 1. Mai.	Stehplatz. Bis zum 1. Mai.	Summe.
Berlin	und Köpenick . . .	177	4758	48873	3721	57529
=	= Erkner	150	2139	14873	1993	19155
=	= Fürstenwalde . .	156	2663	17956	1779	22554
=	= Briesen	62	912	2587	333	3894
=	= Frankfurt . . .	1507	26358	74549	6978	109392
Köpenick	= Erkner	—	85	1723	344	2152
=	= Fürstenwalde . .	—	19	734	137	890
=	= Briesen	—	5	81	19	105
=	= Frankfurt . . .	4	97	677	153	931
Erkner	= Fürstenwalde . .	2	95	1370	285	1752
=	= Briesen . . .	—	—	90	29	119
=	= Frankfurt . . .	2	63	581	149	795
Fürstenwalde	= Briesen . . .	—	95	1124	292	1511
=	= Frankfurt . . .	14	831	6051	913	7809
Briesen	= Frankfurt . . .	5	324	2915	725	3969
					Summe	232557

Hiernach sind Personen:

	Abgegangen.	Angekommen.	Summe.
Berlin . . .	106016	106508	212524
Köpenick . . .	29860	31747	61607
Erkner . . .	12257	11716	23973
Fürstenwalde .	16872	17644	34516
Briesen . . .	4852	4746	9598
Frankfurt . . .	62700	60196	122896
Summe	232557	232557	465114

Unter diesen 232557 Personen befinden sich 3454 Militärs, die, nach einem mit den Militärbehörden getroffenen Abkommen, von der Gesellschaft für die Etappensätze befördert werden.

109392 Personen haben die ganze Bahnlänge befahren und 123165 nur einen Theil der Bahn passirt.

Auf die Weite einer Meile wurden Personen befördert und mithin auf der Bahn Personen-Meilen zurückgelegt:

			Personen.	Meilen.	Personen-Meilen.
	Zwischen				
Berlin	und	Köpenick	57529	1½	86293½
=	=	Erkner	19155	3¼	62253¾
=	=	Fürstenwalde	22554	6¼	140962½
=	=	Briesen	3894	8¼	32125½
=	=	Frankfurt	109392	10¾	1,175964
Köpenick	=	Erkner	2152	1¾	3766
=	=	Fürstenwalde	890	4¾	4227½
=	=	Briesen	105	6¾	708¾
=	=	Frankfurt	931	9¼	8611¾
Erkner	=	Fürstenwalde	1752	3	5256
=	=	Briesen	119	5	595
=	=	Frankfurt	795	7½	5962½
Fürstenwalde	=	Briesen	1511	2	3022
=	=	Frankfurt	7809	4½	35140½
Briesen	=	Frankfurt	3969	2½	9922½
				Summe	1,574811¾

Ein jeder Reisende ist demnach durchschnittlich 6,78 Meilen gefahren. Dies für die ganze Bahnlänge berechnet, sind also 146494 Personen befördert worden.

Die durchschnittliche Personenfrequenz stellte sich pro Tag auf 619 und pro Fahrt (2284 wurden im Ganzen gemacht) auf 96 Personen. Die größte monatliche Durchschnitts-Frequenz war im Juli mit 898 Personen pro Tag und 143 pro Fahrt; die geringste im Januar mit 380 Personen pro Tag und 62 pro Fahrt.

Es betrug die Einnahme für jede Person 27 Sgr. 9,1 Pf.; für eine Person und Meile durchschnittlich 4 Sgr. 1,2 Pf. Wird für jede Person 1½ Ztr., incl. Gepäck, angenommen, so sind im Jahre 1844: 2,362217,6 Ztr. eine Meile weit befördert worden, und ist für einen solchen Meilen-Zentner eingenommen 2 Sgr. 8,8 Pf.

In der **I.** Klasse, die seit dem 1. Mai 1844 existirt, sind befördert worden . . . . 2079 Pers.
= = **II.** = desgl. . . . . 38444 =
= = **III.** = desgl. . . . . 174184 =
Auf Stehplätzen nur bis zum 1. Mai . . . . . . 17850 =

Das Verhältniß der Fahrgäste in den jetzt bestehenden drei Klassen stellt sich daher wie 1 : 18,5 : 83,7.

Vergleicht man die Personenfrequenz nach den alten Fahrpreisen während der Zeit vom 1. Mai bis ult. Dezember 1843 mit der nach den neuen Preisen vom 1. Mai bis ult. Dezember 1844, incl. der Extrafahrten und der Militärbeförderungen, so erhält man folgendes Resultat:

Es wurden in dem angegebenen Zeitraume des Jahres 1843 befördert:

16882 Personen in der I. Wagenklasse,
102637 " " " II. "
43511 " " Stehwagen,

zusammen 163030 Personen; Einnahme dafür 144421 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.

Im Jahre 1844 dagegen:

1750 Personen in der I. Wagenklasse,
30452 " " " II. "
121619 " " " III. "

zusammen 153821 Personen; Einnahme dafür 148148 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf.

Die neue Klasse I. macht also nahe $\frac{2}{19}$ der alten I. Klasse aus; die II. Klasse beträgt dagegen etwa $\frac{17}{19}$ der alten I. Klasse + circa $\frac{3}{20}$ der alten II. Klasse; die neue Klasse III. circa $\frac{17}{20}$ der alten II. Klasse + nahe $\frac{4}{5}$ der Stehplätze.

Die Einnahme beläuft sich durchschnittlich für eine Person:

Vom 1. Mai bis ult. Dez. 1843 auf 26 Sgr. 6,91 Pf.
" 1. " " " " 1844 " 28 " 10,73 "

m. Güterfrequenz.

(Seite 544.)

An Fracht- und Eilgütern wurden in den einzelnen Monaten der Jahre 1844 und 1845 auf der Bahn transportirt und dafür eingenommen:

Monat.	1844.					1845.				
			Einnahme.					Einnahme.		
	Ztr.	Pfd.	Thlr.	sgr.	pf.	Ztr.	Pfd.	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	18797	107	2649	25	6	23154	23	4917	25	6
Februar	42510	70	8778	24	6	45397	20	11681	4	—
März	36996	79	7598	15	9	19135	104	2924	27	—
April	17682	62	2880	21	9	17801	90	3279	27	6
Mai	14790	65	2475	8	—	16295	99	2745	7	9
Juni	29244	77	6827	23	9	31261	107	7829	3	—
Juli	37928	101	9800	13	—	40932	32	12500	2	9
August	11843	24	2167	20	3	10994	29	2052	15	3
September . . .	11750	7	2157	18	9	12016	42	2867	24	3
Oktober	35659	46	8776	20	3	30837	11	6010	25	—
November . . .	30071	84	7186	17	3					
Dezember . . .	14962	46	2674	11	6					
Zusammen	302238	108	63974	10	3					
Hierzu Eilgüter .	15201	65								
	317440	63								

Es wurden also im Jahre 1844: 317440 Ztr. 63 Pfd. an Eil- und gewöhnlichem Frachtgut, so wie 18291 Stück Vieh und 141 Ztr. Geflügel befördert. Von diesen 317440 Ztr. 63 Pfd. sind auf der ganzen Länge der Bahn 256070 Ztr. 6 Pfd., und nur auf einem Theil derselben 61370 Ztr. 57 Pfd. transportirt. Im Durchschnitt hat jeder Zentner einen Weg von 10,01 Meilen zurückgelegt.

Die vorerwähnten 317440 Ztr. 63 Pfd., auf 1 Ztr. reduzirt, haben einen Weg gemacht von . . . . 3,180438 Meilen.

Dazu tritt noch das transportirte Vieh, nach Zentnern berechnet und auf 1 Ztr. reduzirt, mit einem Weg von . . . . 305812 =

Summe 3,486250 Meilen.

Die Einnahme dafür betrug 63974 Thlr. 10 Sgr. 3 Pf.; es ist also für jeden Zentner, eine Meile weit bewegt, 6,60 Sgr. eingenommen worden, und hat jeder bewegte Zentner eine durchschnittliche Einnahme von 5 Sgr. 3,59 Pf. gewährt.

Es sind versendet worden:

Zwischen	Eilfracht. Ztr.	Eilfracht. Pfd.	Gew.-Fracht. Ztr.	Gew.-Fracht. Pfd.	Vieh. Ztr.	Vieh. Pfd.
Berlin und Köpenick	18	51	331	63	7	—
= = Erkner	1	102	183	53	3	41
= = Fürstenwalde	157	24	39799	91	803	27
= = Briesen	9	48	5474	66	727	69
= = Frankfurt	15004	16	251065	100	27320	83
Köpenick = Erkner	—	—	1	—	—	55
= = Fürstenwalde	—	—	68	62	2	27
= = Briesen	—	—	7	29	84	—
= = Frankfurt	—	109	272	7	49	41
Erkner = Fürstenwalde	—	—	520	52	—	69
= = Briesen	—	—	179	—	—	—
= = Frankfurt	—	106	40	95	—	83
Fürstenwalde = Briesen	—	—	242	79	—	27
= = Frankfurt	8	49	3882	99	5	96
Briesen = Frankfurt	—	—	168	82	—	69
Summe	15201	65	302238	108	29006	27

Hiernach sind im Jahre 1844:

	abgegangen.		angekommen.		Summe.	
Berlin	142252	—	169794	64	312046	64
Köpenick	366	62	333	39	699	101
Erkner	46	39	881	39	927	78
Fürstenwalde	35872	70	8807	56	44680	16
Briesen	4197	67	1884	17	6081	84
Frankfurt	134705	45	135739	68	270444	3
Summe	317440	63	317440	63	634880	16

Von	Pferde.	Mastochsen.	Kleines Rindv.	Kälber.	Schweine.	Schaafe.	Hunde.	Geflügel.
	Stck.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Ztr.
Berlin	40	—	72	6	2	106	496	2
Köpenick	—	—	—	—	1	1	40	—
Erkner	—	—	—	—	—	—	22	—
Fürstenwalde	1	49	48	11	34	311	87	—
Briesen	—	59	14	10	117	285	21	—
Frankfurt	35	233	116	428	13161	2346	139	139
Zusammen	76	341	250	455	13315	3049	805	141

11. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 545.)

Die Leitung der gesammten Baugeschäfte war seit dem 1. September 1843 dem Königl. Bau-Inspektor Herrn Henz übertragen, der, als technischer Direktor an die Spitze des Bau-Personals gestellt, den Fortbau der Bahn dirigirte.

Um die schnelle Vollendung der Bahn zu bewirken, mußten die Vorarbeiten durch eifrigen Betrieb bis zum Frühjahr des Jahres 1844 bis zu dem Punkte gebracht werden, daß mit dem Anfange des Sommers die Bauausführung der Bahn auf einzelnen Punkten in allen Abtheilungen in Angriff genommen werden konnte. Gleichzeitig aber mit der in dieser Weise begonnenen Bauausführung mußten die Vorarbeiten rücksichtlich des übrigen Theiles der Bahn fortgesetzt und zur Vollendung gebracht werden. Als die zum vorläufigen Beginn der Bauausführung geeignetsten Punkte wurden in jeder Abtheilung die umfassendsten und schwierigsten Arbeiten herausgesucht, da von ihrer nur in längeren Zeiträumen möglichen Ausführung der Zeitpunkt der Vollendung des ganzen Bahnbaues, dessen leichtere Arbeiten sich in kurzer Zeit ausführen lassen, vorzugsweise abhängig ist. Es wurden daher diese größeren Anlagen und Bauwerke außer dem Zusammenhange zuerst vorgenommen, speziell bearbeitet und dazu die Projekte von den Staatsbehörden genehmigt, die Anschläge gefertigt, die Grundstücke erworben und die etwaigen Entreprise-Kontrakte geschlossen.

Die neben kräftiger Förderung dieser begonnenen Bauausführung hergehende Fortsetzung der sich allmählig auf die ganze Bahnlinie erstreckenden Vorarbeiten konnte nun, da die Kräfte der Beamten getheilt waren, keinen in dem Grade schnellen Fortgang haben, als wenn letztere sich den Vorarbeiten ausschließlich hätten widmen können. Es war daher schon als ein sehr befriedigender Erfolg der Anstrengungen des damit beschäftigten Bau-Personals zu betrachten, daß die gesammten Vorarbeiten im August 1844 vollendet

wurden und den Königlichen Regierungen zur Prüfung in landes- und baupolizeilicher Hinsicht eingereicht werden konnten. Nachdem hierauf auch die Spezial-Anschläge für die ganze Bahn bearbeitet und zur Revision gelangt waren, wurde der begonnenen Bauausführung auf den verschiedenen Bau-Abtheilungen eine immer größere Ausdehnung gegeben und der Bau mit der größten Energie gefördert.

Die Abtheilung V, oder die Strecke von Breslau bis Liegnitz, wurde im Bau so weit vollendet, daß vom 5. Oktober 1844 an Probefahrten gemacht, am 18. Oktober aber diese Linie dem Verkehr eröffnet werden konnte. Im Laufe des Jahres 1845 setzte man die Arbeiten auf allen Punkten mit solcher Thätigkeit fort, daß eine weitere Bahnstrecke von Liegnitz bis Bunzlau hergestellt wurde. Am 18. September konnte sie von einer Kommission der Regierung befahren und am 1. Oktober 1845 dem Betriebe übergeben werden. Der Stand der Arbeiten auf den andern Bahnstrecken ist so weit vorgeschritten, daß man die Bahnlinie zwischen Bunzlau und Frankfurt bis zum 1. Juli 1846, die Zweigbahn von Kohlfurt bis Görlitz, in Verbindung mit der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn, bis Mitte des Jahres 1847 zu vollenden gedenkt. Wenn daher auch das eingeschlagene Verfahren, die Vollendung der Vorarbeiten mit gleichzeitiger, auf einzelnen wichtigen Punkten der Bahn unternommener Bauausführung zu verbinden, dem Bedenken nicht entgehen dürfte: die formellen Bedingungen nicht strenge erfüllt zu haben, so ist doch andererseits nur diesem Verfahren es zu verdanken, daß diese Resultate erlangt worden sind.

Die bereits Ende des Jahres 1843 von der Direktion der Gesellschaft mit der von der Berlin-Frankfurter Eisenbahn eingeleiteten, aber damals sich zerschlagenen Verhandlungen, wegen Abtretung der letzteren Bahn, wurden, wie wir unter Berlin-Frankfurter Eisenbahn gesehen haben, im Laufe des Jahres 1844 wieder aufgenommen und führten zur Verabredung eines Vertrages, Inhalts dessen die Berlin-Frankfurter Bahn mit dem gesammten Vermögen der Gesellschaft dem Niederschlesisch-Märkischen Gesellschafts-Vermögen einverleibt, und dagegen die Berlin-Frankfurter Stamm-Aktien zum Kourse von 162½ Prozent in Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft umgeschrieben worden sind. Dieser Vertrag erhielt in der am 17. April 1845 zu Berlin gehaltenen außerordentlichen General-Versammlung die Zustimmung der Aktionäre und unterm 27. Juni 1845 die Allerhöchste Genehmigung, und somit werden die beiden früheren Unternehmen später nur eine, unter einer Verwaltung stehende Eisenbahn von Berlin bis Breslau bilden.

Die erwähnte Allerhöchste Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde lautet wie folgt:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c.

Nachdem zwischen der Berlin-Frankfurter und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, nach Inhalt der Uns vorgelegten Verhandlungen der Generalversammlung der erstgedachten Gesellschaft vom 14. Dezember 1844 und 27. Januar 1845 und der letztgedachten Gesellschaft vom 17. April 1845, ein Vertrag we-

gen Vereinigung beider Gesellschaften in der Art abgeschlossen worden ist, daß die Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft als selbstständige Gesellschaft zu bestehen aufhören und ihr gesammtes Vermögen mit allen Rechten und Verbindlichkeiten dem Vermögen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zugeschlagen und einverleibt werden soll, und daß dagegen die Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft im Kapitalbetrage von 2,200000 Thlr., zum Kourse von 162½ Prozent, in Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft umgeschrieben, auch zur Ablösung der gekündigten Prioritäts-Aktien, welche von jener Gesellschaft auf Grund des unterm 17. Oktober 1842 bestätigten Statutnachtrages zum Kapitalbetrage von 600000 Thlr. emittirt sind, von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Prioritäts-Aktien zu eben dem Betrage emittirt werden sollen, wollen Wir hiermit zu diesem Vertrage Unsere Zustimmung ertheilen. Insbesondere wollen Wir demgemäß hierdurch die beschlossene Auflösung der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft, so wie die Erhöhung des Grund-Kapitals der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft um den Betrag von 4,175000 Thlr. genehmigen und den Plan für die Emission von 50000 Stück Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Kapitalbetrage von 4,175000 Thlr., wie solcher nach Inhalt der Anlage festgestellt worden ist, als einen Nachtrag zu dem Statute dieser Gesellschaft hiermit bestätigen.

Die gegenwärtige Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde ist mit dem eben erwähnten Plane durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Gegeben Charlottenhof, den 27. Juni 1845.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell. Uhden.

Der Inhalt des hierauf bezüglichen Nachtrages zu dem Statute der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist folgender:

§. 1.

Um die Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu bewirken, sollen die Stamm-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft im Kapitalbetrage von 2,200000 Thlr., zum Kourse von 162½ Prozent, also mit einem Kapitalbetrage von 3,575000 Thlr. in Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft umgeschrieben und zur Ablösung der Prioritäts-Aktien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft im Kapitalbetrage von 600000 Thlr. ein gleich hoher Betrag in Niederschlesisch-Märkischen, auf jeden Inhaber lautenden Prioritäts-Aktien emittirt werden. Das hiernach zu konstituirende Prioritäts-Aktienkapital beträgt daher 4,175000 Thlr.

§. 2.

Die nach §. 1. zu emittirenden Prioritäts-Aktien der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft werden in zwei Serien und in jeder Serie unter fortlaufenden Nummern auf farbigem Papier mit schwarzem Druck ausgefertigt. Die erste Serie umfaßt 28000 Stück zu 100 Thlr. Kourant, sub No. 1. bis 28000., zusammen . . . . 2,800000 Thlr.,
die zweite Serie umfaßt 22000 Stück zu 62 Thlr. 15 sgr. Kourant sub No. 1. bis 22000, zusammen . . . . 1,375000 =
Summa 4,175000 Thlr.

Mit den Aktien werden Zinskoupons auf farbigem Papier mit schwarzem Druck für zehn Jahre ausgegeben und nach Ablauf dieser Zeit erneuert. Auf der Rückseite der Aktien wird dieser Plan abgedruckt.

§. 3.

Die sämmtlichen im §. 2. gedachten Prioritäts-Aktien (beider Serien) haben unter sich gleiche Rechte. Dieselben partizipiren an dem gesammten Gesellschafts-Vermögen mit den darin verschriebenen Kapitalbeträgen von resp. 100 Thlr. und 62 Thlr. 15 sgr., und werden vom 1. Januar 1845 ab mit 4 Prozent jährlich verzinst. Die Zinsen werden in halbjährlichen Terminen **postnumerando** in der Zeit vom 2. bis 31. Januar und 1. bis 31. Juli eines jeden Jahres in Berlin gezahlt. An den Dividenden nehmen die Prioritäts-Aktien keinen Antheil. Dagegen haben sie für das in den Prioritäts-Aktien verschriebene Kapital nebst Zinsen, in Bezug auf das gesammte Vermögen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und dessen Erträge, das Vorzugsrecht vor den Stamm-Aktien dieser Gesellschaft. Zinsen von Prioritäts-Aktien, deren Erhebung innerhalb vier Jahren von dem in den betreffenden Koupons bezeichneten Zahlungstage nicht geschehen ist, verfallen zum Vortheil der Gesellschaft.

§. 4.

Die Prioritäts-Aktien unterliegen der Amortisation, die mit dem Jahre 1850 beginnt.

Zu derselben wird alljährlich vom Jahre 1850 ab die Summe von 20875 Thlr., in Worten: **Zwanzig Tausend, Acht Hundert Fünf und Siebenzig** Thaler, unter Zuschlag der durch die eingelösten Prioritäts-Aktien ersparten Zinsen verwendet.

Die Auszahlung des Kapitalbetrages der zu amortisirenden Aktien erfolgt am 1. Juli eines jeden Jahres, zum ersten Male also am 1. Juli 1850.

Es bleibt jedoch der General-Versammlung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft das Recht vorbehalten, mit Genehmigung des Staats den Amortisationsfonds zu verstärken und so die Tilgung der Prioritäts-Aktien zu beschleunigen. Auch steht der General-Versammlung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zu, außerhalb des Amortisationsverfahrens, unter Genehmigung des Staats, sämmtliche Aktien der gegenwärtigen Emittirung durch die öffentlichen Blätter zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen; beides darf aber erst vom 1. Januar 1860 ab geschehen. Bis dahin findet nur die im Eingange dieses §. 4. festgesetzte regelmäßige Amortisation Statt.

Ueber die geschehene Amortisation wird dem Königlichen Finanz-Ministerium alljährlich ein Nachweis eingereicht.

§. 5.

Obgleich die Inhaber der Prioritäts-Aktien, als solche, Mitglieder der Eisenbahn-Gesellschaft sind, so sollen sie doch in folgenden Fällen den Nennwerth dieser Aktien von derselben zurückzufordern und aus der Gesellschaft auszuscheiden berechtigt sein:

a. wenn ein Zinszahlungstermin länger als drei Monat unberichtigt bleibt,
b. wenn der Transportbetrieb auf der Eisenbahn länger als sechs Monat ganz aufhört,
c. wenn gegen die Eisenbahn-Gesellschaft Schulden halber Exekution durch Abpfändung oder Subhastation vollstreckt wird,
d. wenn Umstände eintreten, die einen Gläubiger nach allgemeinen gesetzlichen Grundsätzen berechtigen würden, einen Arrestschlag gegen die Gesellschaft zu begründen,
e. wenn die im §. 4. festgesetzte Amortisation nicht inne gehalten wird.

In den Fällen zu **a.** bis incl. **d.** bedarf es einer Kündigungsfrist nicht, sondern

das Kapital kann von dem Tage ab, an welchem einer dieser Fälle eintritt, zurückgefordert werden, und zwar:

zu a. bis zur Zahlung des betreffenden Zinskoupons,

zu b. bis zur Wiederherstellung des unterbrochenen Transportbetriebes,

zu c. bis zum Ablauf eines Jahres nach Aufhebung der Exekution,

zu d. bis zum Ablauf eines Jahres, nachdem jene Umstände aufgehört haben.

In dem sub c. vorgedachten Falle ist jedoch eine dreimonatliche Kündigungsfrist zu beobachten, auch kann der Inhaber einer Prioritäts-Aktie von diesem Kündigungsrechte nur innerhalb dreier Monate von dem Tage ab Gebrauch machen, wo die Zahlung des Amortisations-Quantums hätte Statt finden sollen. Bei Geltendmachung des vorstehenden Rückforderungsrechts treten die Prioritäts-Aktien-Inhaber in das Verhältniß von Gläubigern gegen die Gesellschaft und sind als solche befugt, sich an das gesammte bewegliche und unbewegliche Vermögen derselben zu halten.

§. 6.

So lange nicht die gegenwärtig kreirten Prioritäts-Aktien eingelöst, oder der Einlösungs-Geldbetrag gerichtlich deponirt ist, darf die Gesellschaft keines ihrer Grundstücke: die

zum Bahnkörper oder zu den Bahnhöfen erforderlich sind,

veräußern, auch eine weitere Aktienemittirung, oder ein Anleihegeschäft nur dann unternehmen, wenn den auf Grund des gegenwärtigen Planes emittirten Prioritäts-Aktien für Kapital und Zinsen das Vorrecht vor den ferner auszugebendrn Aktien oder der aufzunehmenden Anleihe reservirt und gesichert ist. Ausgenommen hiervon ist jedoch der Fall einer etwaigen Vermehrung des Fonds der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Zweck der Vollendung des Bahnbaues, im Sinne der §§. 6. bis 8. der Statuten dieser Gesellschaft, bis zum Belauf von höchstens zwei Millionen Thaler Kourant und außerdem zur vollständigen oder theilweisen Herstellung eines zweiten Geleises auf der gesammten Bahn zwischen Berlin, Breslau und Görlitz. Sollte die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für diese Zwecke eine Vermehrung des Gesellschaftsfonds nöthig finden, und zur Deckung des Mehrbedarfs die Emittirung von Prioritäts-Aktien oder Obligationen der Vermehrung der Stammaktien oder der Aufnahme von Darlehnen vorziehen, so wird ihr die Befugniß vorbehalten, für den zu den gedachten Zwecken von ihren Vorständen unter Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums (§. 7. der Statuten) festzusetzenden Mehrbetrag, der jedoch für die Vollendung des gegenwärtig begonnenen Bahnbaues, ausschließlich der Kosten des zweiten Geleises, auf der gesammten Bahn die Summe von zwei Millionen Thaler Kourant nicht übersteigen darf, Prioritäts-Aktien oder Obligationen zu emittiren, und denselben gleiche Rechte an dem gesammten Gesellschaftsvermögen mit den auf Grund dieses Planes kreirten Prioritäts-Aktien zuzusichern.

§. 7.

Die Nummern der nach der Bestimmung des §. 4. zu amortisirenden Aktien werden alljährlich im April durch das Loos bestimmt und sofort öffentlich bekannt gemacht.

§. 8.

Die Verloosung geschieht durch die Gesellschafts-Direktion in einem vierzehn Tage vorher zur öffentlichen Kenntniß zu bringenden Termine, zu welchem den Inhabern der Prioritäts-Aktien der Zutritt gestattet wird.

Ueber die Verhandlung ist von dem Syndikus der Gesellschaft ein Protokoll aufzunehmen.

§. 9.

Die Auszahlung der ausgeloosten Aktien erfolgt an dem §. 4. dazu bestimmten Tage in Berlin durch die Gesellschaftskasse nach dem Nominalwerthe an die Vorzeiger der Aktien gegen Auslieferung derselben. Mit diesem Tage hört die Verzinsung der ausgeloosten Prioritäts-Aktien auf. Mit letzteren sind zugleich die ausgereichten, noch nicht fälligen Zinskoupons einzuliefern. Geschieht dies nicht, so wird der Betrag der fehlenden Zinskoupons von dem Kapitale gekürzt und zur Einlösung der Koupons verwendet. Die im Wege der Amortisation eingelösten Aktien sollen in Gegenwart der Direktion und des Syndikus der Gesellschaft, welcher darüber ein Protokoll aufzunehmen hat, verbrannt, und, daß dies geschehen, durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

Die Aktien aber, welche in Folge der Rückforderung (§. 5.) oder Kündigung (§. 4.) außerhalb der Amortisation eingelöst werden, kann die Gesellschaft wieder ausgeben.

§. 10.

Diejenigen Prioritäts-Aktien, welche ausgeloost oder gekündigt sind, und der Bekanntmachung durch die öffentlichen Blätter ungeachtet nicht rechtzeitig zur Realisation eingehen, werden während der nächsten zehn Jahre von der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft alljährlich einmal öffentlich ausgerufen. Gehen sie aber dessen ungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Realisation ein, so erlischt ein jeder Anspruch aus denselben an das Gesellschaftsvermögen, was unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Prioritäts-Aktien von der Direktion öffentlich bekannt zu machen ist.

Die Gesellschaft hat aus dergleichen Prioritäts-Aktien keinerlei Verpflichtung mehr; doch steht es der General-Versammlung frei, die gänzliche oder theilweise Realisirung derselben aus Billigkeitsrücksichten zu beschließen.

§. 11.

Die in den §§. 4., 7., 8., 9. und 10. vorgeschriebenen öffentlichen Bekanntmachungen erfolgen durch drei in Berlin erscheinende und zwei auswärtige Zeitungen.

§. 12.

Die Inhaber der Prioritäts-Aktien sind zwar berechtigt, an den General-Versammlungen Theil zu nehmen, aber weder stimm- noch wahlfähig. Alle übrigen Bestimmungen des Gesellschafts-Statuts vom 26. August 1843, so weit sie nicht durch den gegenwärtigen Plan und Bedingungen geändert sind, finden auch auf die Prioritäts-Aktien Anwendung.

b. Richtung und Länge der Bahn, Bahnhöfe.
c. Steigungs- und
d. Krümmungsverhältnisse.

Nach dem zu Anfang des Jahres 1845 von der Direktion erstatteten Berichte ist in dem Seite 557 Angeführten Nachstehendes zu ändern und zu ergänzen.

Die Richtung von Fürstenberg auf Briesen wurde vom Königl. Finanz-Ministerium verworfen und dagegen zum Anschlußpunkte an die frühere Berlin-Frankfurter Bahn die Stadt Frankfurt bestimmt.

Die Länge der Hauptbahn von Breslau bis Frankfurt beträgt 36,87, die der Zweigbahn von Kohlfurt bis Görlitz 3,75 Meilen; die ganze Bahn erhält mithin eine Länge von 40,62 Meilen. Zur Ordnung des Baubetriebes ist die ganze Bahnstrecke in sechs Abtheilungen zerlegt, die Abtheilung:

I.	von Frankfurt bis Guben	6,682	Meilen,
II.	= Guben bis Halbau	9,07	=
III.	= Halbau über Kohlfurt bis Bunzlau	6,7	=
IV.	= Bunzlau bis Liegnitz	6,018	=
V.	= Liegnitz bis Breslau	8,4	=
VI.	= Kohlfurt bis Görlitz	3,75	=
		40,620	Meilen.

Bahnhöfe sind oder werden eingerichtet zu Frankfurt, Finkenheerd, Fürstenberg, Neu-Zelle, Guben, Sommerfeld, Gassen, Sorau, Hansdorf, Halbau, Kohlfurt, Bunzlau, Hainau, Liegnitz, Maltsch, Lissa und Breslau. Haltepunkte sind auf der eröffneten Strecke zwischen Breslau und Liegnitz bei Nimkau und Neumarkt. — Von den Bahnhöfen werden die zu Frankfurt und Breslau die bedeutendsten sein; zu ersterem wird der der Berlin-Frankfurter Eisenbahn benutzt. Bei der Auswahl des Platzes zu dem Breslauer Bahnhofe, welche mit einigen Schwierigkeiten verknüpft war, wurde der Direktion das Projekt einer Vereinigung des Bahnhofes mit dem der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft dargeboten; indessen waren die Ersparnisse, welche diese Bahnhofs-Vereinigung nur in Aussicht stellte, unbeträchtlich. Dagegen war der Nachtheil augenscheinlich und sehr bedeutend, welchen diese Kombination für die Niederschlesisch-Märkische Bahn zur Folge haben mußte, namentlich in administrativer Hinsicht, so wie in Ansehung der an sich ungünstigen, von der Oder und dem Mittelpunkte des merkantilischen Verkehrs entfernten Lage und der Nothwendigkeit, eine Menge von Straßen zu durchschneiden, auch einen beträchtlichen Umweg zu machen. Die Direktion gab daher, nach sorgfältiger Untersuchung und vielfältigen Verhandlungen, dies Projekt der Bahnhofsvereinigung ganz auf. Dagegen wurde die Anlegung des eigenen Bahnhofes an der Westseite des Freiburger Bahnhofes, so wie eines, beide Bahnhöfe mit dem Oberschlesischen verbindenden Schienenweges beschlossen, des letzteren, damit beladene Wagen, ohne umgepackt zu werden, durch Pferdekraft von dem einen auf den andern Bahnhof übertragen werden könnten. Auch das Königl. Finanz-Ministerium genehmigte unterm 12. Februar 1844 diesen Beschluß, indem es dabei die Ausführung des gedachten Schienenweges zur Verbindung der Bahnhöfe zur unerläßlichen Bedingung machte, unterwarf jedoch den Anlegungsplan des letzteren in sofern einer den Kostenbetrag erhöhenden Veränderung, als es den Schienenweg so einzurichten befahl, daß auch Züge und Lokomotive mit Tendern darüber fortgehen könnten.

Die Entfernungen der einzelnen Stationen der eröffneten Bahnstrecke sind wie folgt:

Von Breslau bis Lissa	1½	Meilen,
= = = Nimkau	3	=
= = = Neumarkt	4½	=

Von Breslau bis Maltsch . . . . $5\frac{1}{3}$ Meilen,
" " " Spittelndorf bei Parchwitz $6\frac{2}{3}$ "
" " " Liegnitz . . . . $8\frac{1}{3}$ "
" " " Hainau . . . . $10\frac{5}{6}$ "
" " " Bunzlau . . . . $14\frac{1}{3}$ "

Auf der Linie von Frankfurt bis Breslau liegen
16,65 Meilen im Steigen,
11,78 " " Fallen und
8,44 " horizontal.
Zusammen 36,87 Meilen.
29,57 Meilen bilden davon gerade Linien,
7,3 " befinden sich in den Bögen.

e. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 558.)

In den §§. 6., 7. und 8. der Statuten, so wie in der Allerhöchsten Bestätigungs-Urkunde vom 27. November 1843 ist zwar ein Kapital von 8 Millionen für die Strecke zwischen Breslau und Frankfurt, und von 2 Millionen für die Anschlußbahn an die sächsische Grenze festgesetzt, aber diese Festsetzung ist ausdrücklich nur als eine „vorläufige" bezeichnet, indem damals noch keine Ermittelungen Statt gefunden hatten, welche den Kostenaufwand des ganzen Bahn-Unternehmens genau erkennen ließen. Diese Ermittelungen sind jetzt vorgenommen, und ist darnach ein Anschlag von den Abtheilungs-Ingenieuren ausgearbeitet und von dem Bau-Direktor der Gesellschaft revidirt, dessen Beträge in dem von der Direktion zu Anfang des Jahres 1845 erstatteten Berichte mitgetheilt werden, obgleich die definitive Feststellung des Baukapitals einer erst nach Vollendung des Baues unter Mitwirkung des Königlichen Finanz-Ministeriums zu treffenden Regulirung in den Statuten vorbehalten ist. Nach dem gedachten Anschlage erfordern nämlich:

		Thlr.	sgr.	pf.
1.	die technischen Vorarbeiten mit einer der ehemaligen Niederschlesischen Gesellschaft für Vorarbeiten zu leistenden, von dem Königl. Finanz-Ministerium auf 16500 Thlr. festgestellten Vergütung .	65818	18	—
2.	Der Grund-Erwerb mit Einschluß aller Nutzungs-Entschädigungen, Wegeanlagen und dergleichen .	918118	7	—
3.	die Erdarbeiten zur Regulirung des Planums . .	2,382230	26	3
4.	der Bau von Viadukten, Brücken und Durchlässen	2,592298	7	4
5.	die Anlegung der Wegeübergänge, Wärterbuden, Barrieren und Telegraphen	236140	14	2
6.	der Oberbau	2,694221	7	4
7.	die Anlegung der Bahnhöfe und Anhaltsorte . .	823354	21	9
8.	die Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen . .	992000	—	—
9.	die Anschaffung von Geräthen in den Bureaux, den Werkstätten und auf den Bahnhöfen, die Anferti-			

		Thlr.	sgr.	pf.
	gung von Einfriedigungen, Abtheilungszeichen, Warnungstafeln und dgl. (Tit. Insgemein) . .	81733	15	—
10.	die Kosten der technischen Leitung und Beaufsichtigung mit den Gehalten des gesammten Bau-Personals, den Kosten der Bureaux, den Diäten und Reisekosten der Sektionsbaumeister, Bauschreiber und Strecken-Aufseher, desgleichen für Anschaffung von Instrumenten ꝛc.	250875	—	—
11.	Kosten der Kassenverwaltung u. Rendanturgebühren	26000	—	—
12.	allgemeine Verwaltungskosten, mit Einschluß der Remunerationen und Reisekosten der Direktions-Mitglieder und der Deputirten derselben, der Gehalte für den Syndikus, die Bureau- und Kassen-Beamten, so wie der sonstigen Bureaukosten, etwa	50000	—	—
13.	Fonds für extraordinäre Ausgaben, namentlich für die Befriedigung von Ansprüchen an die Niederschlesische Gesellschaft, so weit diese nach Bestimmung des Königlichen Finanz-Ministeriums aus Billigkeitsgründen berücksichtigt sind, ferner für Gratifikationen, zur Deckung von Verlusten ꝛc., etwa	50000	—	—
14.	Zinsen des Anlage-Kapitals während der Bauzeit, à 4 Prozent	450492	—	—
	Summe	11,613282	26	10

Hiernach würde der Bau und die Einrichtung des Betriebes auf der Bahn ungefähr $11\frac{1}{2}$ Millionen erfordern, oder, da die sich beinahe auf $\frac{1}{2}$ Million belaufende Verzinsung gar nicht zur Kasse fließt, sondern vorweg abgezogen wird, die erforderliche baare Ausgabe etwa eine Million mehr ausmachen, als das Kapital beträgt, welches ursprünglich als nothwendig angenommen wurde. Indessen ist hierbei die Hoffnung nicht ausgeschlossen, daß sowohl manche der aufgestellten Kostensätze sich noch ermäßigen lassen, als auch, daß die aus dem Betriebe auf dem einzelnen früher vollendeten Theil der Bahn noch während der Bauzeit zu erlangenden Ueberschüsse der Einnahme über die Betriebskosten jenen Mehrbetrag der wirklichen Baukosten über das ursprünglich angenommene Kapital-Quantum aufwiegen möchten.

Auf die Anlage einer Verbindungsbahn des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes in Breslau mit den beiden andern dortigen Bahnhöfen, deren schon oben gedacht worden, ist bei der ursprünglichen Feststellung des Bau-Kapitals nicht Rücksicht genommen. Die Kosten der Ausführung dieser Verbindungsbahn sind daher auch in der obigen Zusammenstellung nicht in Anschlag gebracht, auch noch nicht genau ermittelt. Dieselben dürften sich aber nicht über 100000 Thlr. belaufen, und werden vermuthlich durch den Ertrag der Bahn, für deren Benutzung ein besonderes Bahngeld zu erheben sein wird, reichlich verlohnt werden.

Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich nach dem Vorstehenden auf etwa 285900 Thlr.

Hinsichtlich des Grunderwerbes ist Nachstehendes zu bemerken. Die eignen Uebelstände der Besitzerwerbung bei nicht genau ermittelter Richtung führten die Direktion auf einen neuen Weg der Grunderwerbung. Es mußten zuvörderst die für die Bahnanlagen erforderlichen Flächen speziell veranschlagt und vermessen und genaue Vermessungs-Register und Situations-Pläne angefertigt werden, worauf die Kauf-Verträge sogleich in gerichtlicher oder notarieller Form über den solchergestalt festgestellten Bedarf an Grundstücken definitiv abgeschlossen wurden, nur mit der Maaßgabe, daß die abtretenden Grundbesitzer sich in den Verträgen zugleich verpflichteten, den sich bei der Bau-Ausführung etwa ergebenden Mehrbedarf an Terrain für den pro Morgen stipulirten Einheitspreis ebenfalls zu überlassen, auch der Gesellschaft die Besitznahme ohne Weiteres zu gestatten. Dies Verfahren, bei welchem die Zahlung gewöhnlich sehr bald geleistet werden konnte und zugleich darauf Bedacht genommen wurde, auch alle sonstigen Entschädigungs-Ansprüche abzufinden, so wie die Anlegung der nothwendig zu gewährenden Wege und Uebergänge so zu reguliren, daß weitere Verhandlungen und Nachforderungen ganz ausgeschlossen sind, hat sich in der Ausführung als zweckmäßig bewährt.

Rücksichtlich der gewährten Preise ist die Direktion von dem Grundsatze ausgegangen, das Zwangsmittel der Expropriation so viel wie möglich zu vermeiden und alle Erwerbungen im Wege gütlicher Einigung zu bewerkstelligen. Es ist daher den Grundbesitzern die ihnen dem Rechte und der Billigkeit nach gebührende vollständige Entschädigung nie versagt und ist die Direktion nur dann zur Expropriation geschritten, wenn übertriebene Ansprüche beharrlich behauptet wurden, und nur im Wege der Expropriation ein Erfolg zu erreichen zu sein schien, der auch für andere Fälle das Gelingen gütlicher Vereinbarungen zu fördern geeignet war. Man hat dadurch sowohl einen überaus schnellen Fortgang des Grund-Erwerbungsgeschäfts auf den Strecken erreicht, wo solcher zur Fortführung des Baues nöthig war, als auch das lästige und kostbare Gefolge der Expropriation, welches zahlreiche Prozesse zu bilden pflegt, bis jetzt fast ganz vermieden.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Das Terrain, durch welches die Bahn geführt wird, gehört, mit Ausnahme einzelner Strecken geringer Ausdehnung, zu dem schwierigsten, was die in den östlichen Provinzen des Preußischen Staates errichteten Eisenbahnen zu überwinden hatten. Um die Seite 557 angegebenen Minimalsteigungen einzuhalten, sind daher so bedeutende Planirungen erforderlich gewesen, daß für die Herstellung des ebenen Bahnkörpers allein etwa 2 Millionen Schachtruthen, oder auf die Meile durchschnittlich gegen 50000 Schachtruthen Erde bewegt werden mußten. Die Ausführung dieser Arbeiten wurde theils durch Entrepreneure, theils auf eigene Rechnung bewerkstelligt. Nach-

stehende Uebersicht giebt eine Zusammenstellung der theils schon bewegten, theils noch zu bewegenden Erdmassen.

No. der Bau-Abtheilung.	Länge in Ruthen.	Erdmassen zu bewegen. Schachtruthen.	Böschungen zu bekleiden. Quadratruthen.
I.	13364,6	330011	36631
II.	18143,3	448785	57413
III.	13399,8	218714,71	28877
IV.	12037,4	306842	25278
V.	16806,6	434950	43722
VI.	7505,0	195141	43392
Summe	81256,7	1,934444,71	235313

Die Beträchtlichkeit der Erdarbeiten, welche der Bau der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn fordert, wird aber verhältnißmäßig noch weit überragt durch die Anzahl und die Größe der Brückenbauten, durch welche die Bahn über den Bober, die Neiße und andere Flüsse, so wie über zahlreiche kleine Bäche und fließende Gewässer geführt werden muß. Auf der ganzen Bahnstrecke von Breslau bis Frankfurt, mit Einschluß der Zweigbahn nach Görlitz, kommen nahe an 1100 Viadukte, Brücken und Durchlässe vor; und wenn darunter auch die meisten unbedeutend sind, so umfaßt dagegen die Minderzahl der bedeutenden Viadukte und Brückenanlagen so bedeutende Bauwerke, daß eine solide Konstruktion derselben aus dauerhaften, zum Theil aus ziemlicher Entfernung herbeizuschaffenden Materialien nicht ohne großen Kostenaufwand bewerkstelligt werden kann. Die fünf größten Viadukte oder Brückenbauwerke, welche auf der Bahnlinie vorkommen, nämlich über die Neiße bei Görlitz, über den Bober bei Bunzlau, über den Queis bei Siegersdorf, über die Neiße bei Guben und über ein Seitenthal der Neiße bei Hennersdorf, nehmen allein einen Kostenaufwand von etwa 1¼ Millionen Thlr. in Anspruch.

Von diesen Bauwerken ist der Viadukt bei Görlitz überhaupt als größtes Bauwerk der ganzen Bahn zu betrachten. Eine nähere Beschreibung davon behalten wir uns jedoch vor, bei der folgenden Bahn zu geben.

Der Viadukt über das Boberthal bei Bunzlau erhält eine Gesammtlänge von 1550 Fuß und wird 72 Fuß über den gewöhnlichen Wasserstand des Bobers hoch. Das Bauwerk besteht aus fünf Bogengruppen mit 35 Oeffnungen, von denen die beiden äußersten Gruppen den Anschluß an die 56 Fuß hohen Erdschüttungen vermitteln. Die beiden folgenden überspannen den Mühlgraben und den Bober, der erste mit zwei, der andere mit fünf Bögen von 40 Fuß Spannung. Zwischen denselben liegen die 20 Landbögen von 20 Fuß Weite. Zwischen den Geländern wird die Brücke 24 Fuß breit und werden auf derselben zwei Geleise angelegt. Die einzelnen Bogengruppen werden durch verstärkte thurmartige Pfeiler getrennt. Das Bauwerk ist auf den festen Untergrund des Boberthals fundamentirt und sind die Wasserpfeiler zur Vermeidung einer Unterspülung mit tief eingeschlagenen

Spundwänden umgeben. Das ganze Werk wird von den schönen, weißen Quadersandsteinen, welche in der Nähe von Bunzlau gebrochen werden, aufgeführt, und sind die Anlagekosten auf 400000 Thlr. veranschlagt.

Die massive und gewölbte Brücke über den Queis bei Siegersdorf wird, einschließlich der auf jeder Seite zur Vermittelung des Anschlusses an die 32 Fuß hohen Dämme nöthigen Widerlager, 403 Fuß lang und 46 Fuß über die Sohle des Flußbettes hoch. Sie besteht aus fünf Bogen von 40 Fuß Spannung und wird zwischen den Geländern 25 Fuß breit. Wegen des schlechten Baugrundes mußte diese aus Sandstein zu erbauende Brücke auf Pfahlroste gegründet werden. Die Anschlagskosten belaufen sich auf 97400 Thlr.

Die Brücke über die Neiße bei Guben auf massiven Pfeilern mit eiserner Fahrbahn wird 550 Fuß lang, enthält 15 Oeffnungen von 32 Fuß lichter Weite und erhebt sich 12 Fuß über den gewöhnlichen Wasserstand des Flusses. Die Anschlagskosten sind auf 85500 Thlr. berechnet.

Der Hennersdorfer Viadukt wird über ein Seitenthal der Neiße geführt und erhält eine Länge von 462 Fuß und eine Höhe von 35 Fuß. Derselbe wird aus einem in der Nähe liegenden vortrefflichen Sandsteine erbaut und besteht aus 11 Bögen, von denen die neun mittleren 30 Fuß Weite erhalten, während die beiden äußersten von 18 Fuß Weite als Durchfahrten zweier Dorfstraßen dienen. Die Kosten dieser Anlage sind auf 62000 Thlr. veranschlagt.

Die Ausführung der Brücken und Durchlässe überhaupt geschieht in dreifacher Art. Die kleineren Brücken und Durchlässe sind mit den Erdarbeiten in Entreprise gegeben worden, theils weil der Fortgang derselben durch die Fertigstellung dieser Durchlässe bedingt wird, und die Unternehmer dann von andern als ihren eigenen Werkmeistern nicht abhängig sind, theils weil die so sehr vereinzelte Beschaffung, Vertheilung und Beaufsichtigung kleiner Materialmassen ein Personal nothwendig gemacht haben würde, welches, mit den für die Spezial-Leitung nothwendigen Eigenschaften versehen, nicht in genügender Zahl zu erlangen war und viel Kosten verursacht haben würde. Diejenigen Brücken und Wegeunterführungen, welche wichtig genug sind, um speziell beaufsichtigt zu werden, gab man in Spezial-Entreprise, worauf Bedacht darauf genommen werden konnte, die Ausführung nur zuverlässigen und anerkannt tüchtigen Werkmeistern zu übertragen. Um auch wegen der Qualität der zu verwendenden Materialien dabei unmittelbar einwirken zu können, ist die Lieferung derselben von der Ausführung der Arbeit gesondert worden. Endlich wurden die ganz großen Brücken und Viadukte unter spezieller Leitung und Beaufsichtigung der Baubeamten auf Rechnung ausgeführt. Nur die Lieferung der dazu erforderlichen Materialien aller Art wurde, nach vorher gewonnener Ueberzeugung von ihrer Tauglichkeit zu den betreffenden Werken, in Entreprise gegeben. Zur Ausführung dieser äußerst wichtigen Konstruktionen wurden nur diejenigen Meister herangezogen, von welchen eine kunstgerechte und gewisse Ausführung zu erwarten stand. Zu den Bauwerken dieser letzteren Klasse gehören die fünf oben speziell bezeichneten Bauwerke bei Görlitz, Bunzlau, Siegersdorf, Guben und Hennersdorf.

In der V. Bauabtheilung der eröffneten Bahnstrecke von **Breslau** bis Liegnitz sind überhaupt 104 Brücken und Durchlässe anzulegen gewesen, und theils in Entreprise, theils auf Rechnung ausgeführt. Auch unter diesen befinden sich einige nicht unbedeutende Bauwerke. Insbesondere gehören dahin eine Brücke über die Katzbach bei Liegnitz und eine Brücke über die **Weistritz** bei Lissa, von denen erstere auf massiven Pfeilern mit Holzbedeckung, die letztere aber massiv gewölbt ausgeführt ist. In Folge der nothwendigen Ueberbrückung der Katzbach hat zugleich eine Erweiterung des Flußbettes und eine Verlegung der Deiche dieses Flusses bei Liegnitz vorgenommen werden müssen, deren bedeutende Kosten nicht zu vermeiden waren.

Auf den noch im Bau befindlichen fünf Abtheilungen sind im Ganzen 978 Brücken und Durchlässe theils vollendet, theils in Ausführung begriffen.

An Wegeübergängen in gleicher Ebene mit der Bahn kommen vor in der

I.	Abtheilung	134	Stück,
II.	„	113	„
III.	„	104	„
IV.	„	109	„
V.	„	81	„
VI.	„	63	„
	Zusammen	604	Stück.

In Bezug auf den **Oberbau** hat man rücksichtlich der Schwellenlage das System angenommen, welches bei dem zweiten Geleise der Magdeburg-Leipziger Bahn und auf Grund der hier gemachten Erfahrung auch auf der Magdeburg-Halberstädter Bahn in Anwendung gebracht ist. Es werden darnach im Allgemeinen Querschwellen zur Unterlage für die Schienen benutzt, dort jedoch, wo zwei Schienen mit ihren Endpunkten zusammenzulegen sind, Lang- oder Stoßschwellen angewandt.

Rücksichtlich der Holzart hat sich die Direktion für eichene Unterlagshölzer entschieden. Denn ist gleich bei den kiefernen Schwellen die erste Ausgabe bedeutend geringer, so hat doch die Benutzung derselben bei mehreren anderen Bahnen eine so große, die Nothwendigkeit öfterer Erneuerung nach sich ziehende Unhaltbarkeit dargethan, daß die Mehrkosten eichener Unterlagshölzer durch deren längere Dauer reichlich vergütet werden. Die eichenen Schwellen, die man anwendet, müssen dabei ganz gerade sein, dürfen keine Eisklüfte und faulige Astlöcher haben, auch kein schwammiges, lockeres Ansehen, was auf sumpfigen Standort schließen läßt. Das Maaß beträgt bei den Querschwellen 8 Fuß Länge und müssen dieselben entweder 6 und 10 Zoll im senkrechten Querschnitte, oder halbrund mindestens 12½ Zoll im Durchmesser haben, die Langschwellen dagegen 5½ Fuß Länge, 6 und 12½ Zoll in senkrechtem Querschnitt, oder halbrund 14 Zoll im Durchmesser. Die Preise der in vorschriftsmäßiger Beschaffenheit gelieferten Quer- und Langschwellen stellten sich resp. auf 1 Thlr. 5 sgr., 1 Thlr. 3 sgr. und 1 Thlr.

Für die Befriedigung des Bedarfs an **Schienen** bestanden im Herbste 1843 überaus günstige Konjunkturen, welche die Direktion zur Verdingung des ganzen erforderlichen Quantums benutzt haben würde, wenn nicht die

damals noch mangelnde landesherrliche Bestätigung des Gesellschaftsstatuts der Direktion die Befugniß fortdauernd entzogen hätte, im Namen der Gesellschaft rechtsverbindliche Verträge abzuschließen. Bei dem dringenden Wunsche, jene Konjunkturen zu benutzen, wandte man sich zwar an das Königliche Finanz-Ministerium mit der Bitte: die Direktion wegen des Mangels an Korporationsrechten zum Abschlusse des Kontraktes über das für die ganze Bahn erforderliche Schienenquantum besonders zu autorisiren; indessen wurde die gewünschte Ermächtigung nur für ein Drittheil des Schienenbedarfes ertheilt. Man kontrahirte über 6000 Tons Schienen aus den Walzwerken von Guest Lewis und Comp. zu Dowlais in Wales, frei an Bord in Cardiff, deren Lieferung das Berliner Handlungshaus Gebrüder Veit und Komp. für 5 Lstr. 5 Sh. die Tonne ohne alle weiteren Nebenkosten übernahm. Die Lieferung ist demnach auch mit 6003 Tons 13 Ztr. ausgeführt und 40158 Stück Schienen, wovon 28470 Stück für die V. Abtheilung bestimmt und bis auf den Bedarf zur Vollendung des Geleises Behufs Verbindung des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes zu Breslau mit dem dortigen Oberschlesischen Bahnhofe, und eine kleine Reserve verwendet, die übrigen 11688 Stück Schienen aber theils im Depot niedergelegt, theils zu provisorischen Eisenbahnen bei den größeren Erdarbeiten anderer Abtheilungen in Gebrauch genommen sind und demnächst bei dem Oberbau für die letzteren mit benutzt werden sollen.

Die außer jenem Quantum zum Oberbau der ganzen Bahn noch erforderlichen 13763 Tonnen Schienen konnten bei ganz veränderten Konjunkturen nicht für so wohlfeile Preise erreicht werden wie die obige Lieferung. Nach Anstellung einer Submission, bei welcher die inländischen Fabriken sich aller Konkurrenz enthielten, und überhaupt keine annehmbare Offerte erreicht wurde, führten fortgesetzte Unterhandlungen um die Mitte des Jahres 1844 zu einem Abkommen mit dem Hause M. Oppenheims Söhne in Berlin, unter Mitwirkung des Hauses Bailey Brothers und Komp. in Wales, in dessen Werken die Schienen gewalzt werden müssen. Das erwähnte Handlungshaus übernahm den Schienenbedarf für den Preis von 6 Lstr. 10 Sh. die Tonne, incl. des Ausfuhrzolles und aller sonstigen Unkosten zu bestimmten Zeitpunkten, welche der muthmaßlichen Vollendungszeit entsprechen, frei an Bord in Cardiff oder Newport zu liefern.

Die für die Liegnitz-Breslauer Strecke erforderlichen 270 Ztr. Plattschienen sind in Oberschlesien gefertigt, nämlich in der Laurahütte der Gebrüder Oppenfeld und zum Preise von 4 Thlr. frei nach Breslau abgeliefert. Es ist jedoch die Lieferung des weiteren Bedarfes von 1279 Zentner Schutz- und Flachschienen von dem gedachten Hause abgelehnt, und haben dieserhalb anderweitige Unterhandlungen angeknüpft werden müssen.

Die für die V. Abtheilung erforderlich gewesenen Holzschrauben und Nägel hat der Fabrikant Ed. Friedberg zu Berlin zufriedenstellend geliefert, und zwar Holzschrauben mit sechseckigen Köpfen à Zentner 14 Thlr., Holzschrauben mit versenkten Köpfen à Zentner 20 Thlr., Nägel zu den Wege-Uebergängen à Zentner 7¼ Thlr., Haknägel à Zentner 7¼ Thlr. Alles franco

Liegnitz, Maltsch und Breslau. Die Plattstühle und Oberbleche lieferte die Maschinenbau-Anstalt zu Breslau, und zwar à Zentner 7 Thlr. 10 sgr. franco Breslau, und 7 Thlr. 12½ sgr. franco Maltsch, 7 Thlr. 15 sgr. franco Liegnitz. Für den zuletzt gedachten Preis hat die Maschinenbau-Anstalt zu Breslau auch die Lieferung des Bedarfs an Unterlagsplatten und Oberblechen für die IV. Abtheilung franco Liegnitz, Hainau und Bunzlau, so wie für die gesammten übrigen Bahnstrecken franco Frankfurt, Guben, Sommerfeld, Sorau, Halbau, Kohlfurt, Bunzlau und Görlitz, für den Preis von 7⅓ Thlr. pro Zentner übernommen.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Mitglieder des Verwaltungsraths sind:

v. Maassen, Regierungs-Rath, Kommissarius des Staats und Vorsitzender;
Baron v. Buddenbrock, Major;
Keibel, Stadtrath;
Rellstab, Lieutenant a. D.;
Krause, Kaufmann;
v. Reuß, Oberst a. D.;
Liebert, Banquier.

Mitglieder der Direktion sind:

v. Maassen, Regierungs-Rath, Kommissarius des Staats und Vorsitzender;
Mannkopf, Kammergerichts-Rath;
Rubens, Banquier;
Schimmelpfennig, Rechnungs-Rath;
Dr. Riedel, Geheimer Archiv-Rath, Professor;
Furbach, Justiz-Kommissarius;
Fournier, Kammergerichts-Assessor a. D. und Stadtverordneter;
Henoch, Banquier.

Die technische Leitung des Baues und die technische Aufsicht über die Bahn und den Betrieb ist dem

Bau-Inspektor im Königl. Finanz-Ministerium, Henz,

übertragen.

Haupt-Rendant und Bureau-Vorsteher ist Riese.

Die Lokomotive für die dem Fahrbetriebe zuerst eröffnete V. Bahn-Abtheilung wurden schon im Spätherbste 1843 bestellt, und suchte man die unverspätete Lieferung durch Konventionalstrafen und Mitverpflichtung inländischer Handlungshäuser sicher zu stellen. Die Lieferung übernahmen:

1. Sharp, Brothers und Komp. in Manchester, von 2 Lokomotiven ohne Tender, à 1320 Lv., frei an Bord in Hull und 1 Satz Reservestücke zu 161 Lv. 2 Sh.
2. Robert Stephenson und Komp. in Newcastle, von 2 Lokomotiven ohne Tender, à 1325 Lv. und 1 Satz Reservestücke zu 140 Lv. 13 Sh.

3. A. Borsig in Berlin, von 3 Lokomotiven mit Tendern, à 12000 Thlr., mit 1 Satz Reservestücke zu 1208 Thlr.
4. Egells in Berlin, von 1 Lokomotive nebst Tender, zu 12000 Thlr., und 1 Satz Reservestücke für 1278⅔ Thlr.

Die Tender für die englischen Lokomotive übernahmen theils die Maschinenbau-Anstalt in Breslau, theils der Maschinenbaumeister Borsig in Berlin, das Stück zu 2000 Thlr., anzufertigen und frei an den Ort ihres Gebrauchs zu liefern.

Indessen sind von diesen acht Lokomotiven, der angewandten Vorsicht ungeachtet, nur sechs zu gehöriger Zeit geliefert worden. Das Haus Sharp Brothers und Komp. hat die Lieferung vergeblich erwarten lassen. Zum Ersatz derselben ist die Bestellung bei Stephenson und Komp. noch auf zwei Lokomotive zu den oben angegebenen Preisen ausgedehnt.

Bei dieser Bestellung von Lokomotiven in den verschiedenen genannten Werkstätten wurde zwar der Vortheil keinesweges verkannt, den es mit sich führt, eine Bahn ausschließend mit Maschinen aus einer und derselben Werkstätte zu versehen; jedoch leistete man in Ansehung der ersten erforderlichen Lokomotive auf diese Vortheile Verzicht, theils durch die Kürze des Zeitraums dazu gezwungen, innerhalb dessen die Fertigung von acht Lokomotiven in einer Werkstätte nicht sicher zu erwarten stand, theils auch durch die Absicht geleitet: zur Auswahl der besten Art von Lokomotiven für die weiteren Bahnstrecken die darüber Statt findenden abweichenden Urtheile an eigener Erfahrung zu prüfen, und daher auf der zuerst zu eröffnenden Bahnstrecke Lokomotive aus verschiedenen Werkstätten mit einander in Konkurrenz treten zu lassen. Es genügte auch die bisherige Benutzung der gelieferten Lokomotive, um die Ueberzeugung zu erhalten, daß beide Fabriken, sowohl die Stephensonsche als die Borsigsche, zuverlässige Lokomotive geliefert haben, und daß der unbeträchtliche Mehrverbrauch von Feuerungs-Material, wodurch die Borsigschen Maschinen den Stephensonschen bisher nachzustehen scheinen, durch die Differenz der Kosten, welche sich bei Stephensonschen Lokomotiven etwas höher stellen, ungefähr ausgeglichen wird. Zur Deckung des ferneren Bedarfs an Lokomotiven wurde daher vorläufig noch über 10 Stück unter den obigen Bedingungen mit dem Hause Stephenson und Komp., und mit dem Fabrikanten Borsig über die Fertigung einer gleichen Anzahl kontrahirt.

Die ersten Wagen wurden, aus denselben Gründen, welche dies in Ansehung der Lokomotive als räthlich erscheinen ließen, in vier verschiedenen Fabriken bestellt, nämlich:

1. bei Winkens und Komp. in Halle:
   a. 4 Personenwagen I. und II. Klasse, à 2400 Thlr.;
   b. 8 - III. Klasse für 1700 Thlr., ohne Batard-Koupé's und ohne Bremsen, für 1920 Thlr. mit Bremse, und für 1900 Thlr. mit 2 Batard-Koupé's I. Klasse, jedoch ohne Bremse;
   c. 4 achträdrige Güterwagen ohne Bremse für 1250 Thlr., mit Bremse für 1400 Thlr.

2. Bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie:
   a. 6 Personenwagen mit Batard-Koupé's I. Klasse, à 2400 Thlr.;
   b. 12 Personenwagen III. Klasse mit 6 Koupé's zu den Preisen wie oben ad 1. b.;
   c. 2 Gepäckwagen für Personenzüge, à 850 Thlr.;
   d. 3 achträdrige Güterwagen, à 1250 Thlr. ohne, und à 1400 Thlr. mit Federbuffern.
3. Bei Weisbach in Berlin:
   a. 4 Personenwagen I. und II. Klasse, à 2400 Thlr.;
   b. 8 " III. Klasse, zu den Preisen wie oben ad 1. b.;
   c. 4 Gepäckwagen, à 850 Thlr.
4. Bei Zoller und Pflug in Berlin:
   a. 4 Personenwagen I. und II. Klasse, à 2400 Thlr.;
   b. 8 " III. Klasse, zu den Preisen wie oben ad 1. b.;
   c. 3 Güter-Transportwagen, ohne Bremse 1250 Thlr., mit Bremse 1400 Thlr.

Zusammen:

18 Personenwagen I. und II. Klasse,
8 Personenwagen I. und III. Klasse,
28 Personenwagen III. Klasse,
6 Gepäckwagen und
10 achträdrige Güterwagen,
70 verschiedene Wagen.

Einer weiteren Bestellung bedarf es für jetzt nicht, da die Ausdehnung der Fahrten von Breslau über Liegnitz hinaus bis Bunzlau eine Vermehrung obiger Anzahl der Personenwagen nicht erfordert. Auch werden die 10 achträdrigen Güterwagen dem nächsten Bedürfnisse wohl genügen. Dagegen hat sich schon jetzt das Bedürfniß mehrerer Viehwagen und offener Lastwagen herausgestellt. Es sind deshalb beim Stellmachermeister Finkerney in Breslau im Ganzen 64 Last-, 4 Schweine- und 4 Pferdewagen, größtentheils zu den Preisen von resp. 309 Thlr., 555 Thlr. und 556 Thlr. à Stück bestellt worden.

Die für die Personen- und Güterwagen erforderlichen Achsen und Räder sind größtentheils (150 Satz) von den Fabrikanten Michiels und Komp. zu Eschweiler für den Preis von 240 Thlr. pro Satz franco in den gedachten Wagenbau-Anstalten geliefert.

Rücksichtlich des einzuführenden Telegraphen-Systems hat man sich nach vorheriger sorgfältiger Prüfung für die Einführung der Treutlerschen Telegraphen auf der ganzen Bahn entschieden, wiewohl der Gesellschaft dadurch die Zahlung eines Patenthonorars von 150 Thlr. pro Meile zur Last gefallen ist. Um die schon früher über diese Art der Telegraphirung gefaßte günstige Ansicht durch eigene Erfahrung zu prüfen, hatte die Direktion den mit dem Fabrikbesitzer Treutler errichteten Vertrag zuerst nur auf die Bahnstrecke zwischen Liegnitz und Breslau gerichtet. Die bekannten Vorzüge des Treutlerschen Systems, namentlich die Beibehaltung der Tagessignale auch

für die Nachtzeit mittelst der beleuchteten Arme des Telegraphen, zeigten sich indessen bald so augenscheinlich, daß der gedachte, mit dem ꝛc. Treutler errichtete Vertrag neuerdings auf die ganze Bahn erweitert ist.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

Seit der Eröffnung der Bahn, 19. Oktober 1844, bis zum Jahresschlusse wurden im Ganzen für die Beförderung der Personen, Ueberfracht an Passagiergepäck, der Eilgüter, Equipagen, Pferde und Hunde 14884 Thlr. 24 sgr. 6 pf. eingenommen, und vom

19. Oktober bis ult. November	8257 Thlr.	24 sgr.	— pf.
Im Dezember	6627 =	— =	6 =

Mit Einschluß aller sonstigen, zur Betriebseinnahme gehörigen Einkünfte ergab sich ein Betrag von 16505 Thlr. 23 sgr.

Die Ausgaben, welche dagegen von der Betriebskasse geleistet wurden, begriffen die sämmtlichen Betriebskosten, namentlich die Kosten der Kraft-Erzeugung für den Dienst, welchen die Lokomotive zur Fortbewegung der regelmäßigen Züge leisteten, die Kosten der sonstigen Unterhaltung von Wagen und Lokomotiven, so wie die Kosten der Erleuchtung und Instandhaltung der Bahn, mit den Gehalten der Bahnmeister und Bahnwärter, den Gehalten und Meilengeldern der Lokomotivführer, Zugführer, Packmeister, Heizer und Schaffner, so wie die Gehalte der sonstigen Administrations- und Betriebsbeamten, des Betriebs-Inspektors und mehrerer solcher Beamten, deren Wirkungskreis nicht blos auf die Bahnstrecke zwischen Liegnitz und Breslau berechnet, hier jedoch im Interesse einer allmähligen Einübung schon jetzt eingeführt ist. Dennoch haben die Einnahmen der Breslauer Betriebskasse, gegen die sich bis zum Ende des Jahres 1844 auf 18359 Thlr. 15 sgr. 11 pf. belaufenden Betriebsausgaben, in Betracht eines hieraus angeschafften, in das Jahr 1845 übertragenen Materialienbestandes von 3148 Thlr. 11 sgr. 6 pf. an Werth, innerhalb des gedachten ½ Jahres den Betrag von 1294 Thlr. 18 sgr. 7 pf. als Ueberschuß ergeben.

Im Jahre 1845 wurde eingenommen:

Im Januar	5817 Thlr.	27 sgr.	— pf.	
= Februar	4684 =	25 =	6 =	
= März	5252 =	16 =	— =	
= April	6903 =	6 =	— =	
= Mai	11187 =	18 =	6 =	
= Juni	11670 =	25 =	6 =	
= Juli	10814 =	— =	6 =	
= August	11257 =	27 =	— =	
= Septbr.	11990 =	10 =	6 =	
= Oktober	17082 =	12 =	— =	— Eröffnung der Bahnstrecke von Liegnitz nach Bunzlau.

i. Fahrordnung, Tarif.

Von der Eröffnung des Betriebes bis zum 1. Mai 1845 wurden täglich auf der Bahn von Breslau nach Liegnitz und umgekehrt 2 Züge gemacht. Von der letzteren Zeit an bis zum 1. Oktober 1845 außer diesen beiden Personenzügen noch ein Zwischenzug nach beiden Richtungen.

Seit Eröffnung der Bahnstrecke von Liegnitz bis Bunzlau, am 1. Oktober 1845, wird die ganze eröffnete Bahnstrecke (Breslau-Bunzlau), während der Wintermonate bis 15. April 1846, von zwei Personenzügen und einem Güterzuge nach beiden Richtungen befahren. Mit den Personenzügen, deren Fahrzeit 3 Stunden 6 Minuten währt, werden Personen in der 1., 2. und 3. Wagenklasse, Equipagen, Pferde, Hunde und Eilfracht, mit den Güterzügen, Dauer der Fahrt 3 Stunden 45 Minuten, Personen in der 2. und 3. Wagenklasse, so wie Equipagen, Frachtgüter, Pferde und Vieh befördert.

Extrazüge können nur gewährt werden, wenn dieselben den regelmäßigen Fahrzügen nicht hinderlich sind und auf den Stationen so zeitig angemeldet werden, daß der Betriebs-Inspektor zu Breslau im Stande ist, den betreffenden Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements zu genügen.

Der Preis für Extrazüge wird dahin normirt, daß für einen oder zwei Personenwagen und einen Gepäckwagen 12 Thlr. pro Meile, und für jeden andern mitgehenden Personenwagen 2 Thlr. pro Meile zu zahlen sind. Für mitgehende Equipagen tritt der Tarifsatz ein.

Bei Nachtzeiten werden Extrazüge nicht gewährt.

I. Personenbeförderung.

Personengeld-Tarif für eine Person.

Wagenklasse.	Lissa. 1.	2.	3.	Rimkau. 1.	2.	3.	Neumarkt. 1.	2.	3.	Maltsch. 1.		2.		3.	
	sgr.	sgr.	sgr.	sgr.	sgr.	sgr.	sgr.	sgr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.
Von Breslau	10	6	4	18	12	7½	26	17½	11	1	2	—	22½	—	14
von Lissa				10	6	4	17	12	7½	—	24	—	17	—	10
von Rimkau							10	6	4	—	15	—	11	—	7
von Neumarkt										—	7½	—	5	—	3

Wagenklasse.	Spittelndorf. 1.		2.		3.		Liegnitz. 1.		2.		3.		Hainau. 1.		2.		3.		Bunzlau. 1.		2.		3.	
	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.
Von Breslau	1	11	—	28½	—	18	1	20	1	4	—	21	2	4	1	13	—	27	2	26	1	27½	1	6
von Lissa	1	3	—	23	—	14	1	10	—	28	—	17½	1	25	1	7½	—	23	2	17	1	22	1	2
von Rimkau	—	24	—	17	—	11	1	2	—	22½	—	15	1	16	1	2	—	20	2	8	1	16	1	—
von Neumarkt	—	16½	—	11	—	7	—	25	—	17	—	11	1	8	—	26	—	16	2	—	1	10	—	25
von Maltsch	—	9	—	6	—	4	—	18	—	12	—	8	1	2	—	22	—	14	1	24	1	6	—	22½
von Spittelndorf							—	9	—	6	—	4	—	24	—	16	—	10	1	16	1	—	—	19
von Liegnitz													—	15	—	10	—	6	1	7	—	24	—	15
von Hainau																			—	22	—	15	—	10

Bestimmungen.

1. a. Kinder unter zwei Jahren, die noch getragen werden und auf dem Platze ihrer Angehörigen ihre Stelle mit finden, werden in jeder Wagenklasse frei befördert.

b. Ein Kind in dem Alter von 2 bis 12 Jahren wird in der ersten Wagenklasse auf ein Billet der zweiten Wagenklasse, und eben so in der zweiten Wagenklasse auf ein Billet der dritten Wagenklasse befördert.

c. Zwei Kinder in dem Alter von 2 bis 12 Jahren werden in der dritten Wagenklasse auf ein Billet derselben befördert.

d. Für ein Kind und eine erwachsene Person ist für die dritte Wagenklasse nur ein Billet der zweiten Wagenklasse zu lösen.

2. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Wer ein ganzes Koupé zu nehmen wünscht, hat das Fahrgeld für die volle Zahl der Plätze, welche das Koupé normal enthält, nach dem Tarife zu entrichten, doch kann ein solches Koupé mit einer auch zwei Personen über die Normalzahl besetzt werden. Billets für ganze Koupé's werden nur bis ½ Stunde vor Abgang des Zuges verkauft, und können in Breslau, Liegnitz und Bunzlau jederzeit gewährt werden; auf den Zwischenstationen hingegen nur, wenn es der Raum in den mit dem Zuge ankommenden Wagen gestattet.

3. Sichtlich kranke oder trunkene Personen, überhaupt solche, die durch ihre Nachbarschaft oder durch ungebührliches Betragen den Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen, können zur Mit- oder Weiterfahrt nicht zugelassen werden.

In solchen Fällen erfolgt keine Erstattung des gezahlten Personengeldes.

4. Während der letzten Stunde vor Abgang jedes Zuges dürfen nur für diesen nächsten Zug gültige Billets, außer dieser Zeit können Billets für die beiden nächsten Züge verkauft werden. Zum Verkauf von Fahrbillets für weiter hinaus liegende Züge sind die Billeteurs nicht befugt. Fünf Minuten vor der bestimmten Abgangszeit der Züge wird das Billetverkaufs-Bureau der Endstationen Breslau und Bunzlau geschlossen, deshalb findet nur bis zu diesem Zeitpunkte die Lösung von Billets zu der nächst bevorstehenden Fahrt Statt.

Auf den Zwischenstationen wird der Billetverkauf 10 Minuten vor der durch den Fahrplan festgesetzten Ankunftszeit der Züge geschlossen.

5. Jedes Fahrbillet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig, daher hat der Käufer sofort beim Empfange zu prüfen, ob es auf die gewünschte Fahrt lautet; spätere Reklamationen können nicht berücksichtigt werden.

6. Die Fahrbillets haben je nach den verschiedenen Wagenklassen verschiedene Farben, und zwar:

für die erste Wagenklasse roth,
" " zweite " blau,
" " dritte " weiß.

An den Wagen-Koupé's sind zur leichteren Auffindung der Plätze äußerlich die Nummern der Klassen verzeichnet, zu welchen sie gehören.

Die Wahl der einzelnen Plätze in den Koupé's bleibt zwar den Passagieren selbst überlassen, die Wagenbeamten dagegen bestimmen die Reihefolge der zuerst zu besetzenden Koupé's.

7. Der Umtausch der Billets kann auf allen Stationen, mit Ausnahme der Haltestellen, jedoch nur zu einer höheren Wagenklasse und zu derselben Fahrt Statt finden, und zwar nur dann, wenn der noch vorhandene Raum dies gestattet.

In Breslau, Liegnitz, Hainau und Bunzlau geben die zu den verschiedenen Wagenklassen gelösten Billets unbedingten Anspruch auf die entsprechenden Wagenplätze; auf den Zwischenstationen aber nur in so weit, als in den im Zuge befindlichen und auf den Stationen etwa disponiblen Wagen die erforderlichen Plätze der betreffenden Klasse vorhanden sind.

Wo dies nicht der Fall ist, werden die etwa schon gelösten Billets nach Belieben der Reisenden entweder gegen Erstattung des gezahlten Personengeldes zurückgenommen, oder gegen Billets einer niedrigeren Klasse und Erstattung des gezahlten Mehrbetrages umgetauscht.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben irgend wie zu belegen, hat, wenn derselbe inzwischen von einem anderen Reisenden eingenommen worden, kein weiteres Anrecht auf den früheren Platz, sondern muß sich mit einem anderen Platze begnügen.

8. Versäumte Abfahrt begründet keinen Anspruch auf Entschädigung irgend einer Art.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur verhältnißmäßigen Rückforderung des bezahlten Fahrgeldes, falls nicht die betreffenden Passagiere mit dem nächstfolgenden Zuge fahren wollen. Wird eine Fahrt nur verzögert, so findet kein Anspruch auf Rückzahlung des Fahrgeldes Statt.

9. Das Fahrbillet muß beim Einsteigen in die Wagen dem kontrolirenden Schaffner vorgezeigt werden, welcher dasselbe, wenn es nur bis zur nächsten Station oder Haltestelle lautet, sofort abnimmt. Wenn das Billet auf eine weitere Tour gültig ist, wird der Koupon davon abgetrennt und ersteres sodann dem Reisenden wieder zurückgegeben. Das Billet ist dann bis zur letzten Station vor dem Bestimmungsorte wohl zu verwahren und wird dort von dem Schaffner abgefordert. Beim Einsteigen in die Wagen auf den Abgangsstationen sind Fahrbillets, von denen die Koupons schon abgetrennt sind, ungültig, und der betreffende Reisende muß zurückgewiesen werden.

Wer bei der jederzeit zulässigen Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen Billet betroffen wird, wird mit Vorbehalt der Nachforderung an ihn und unter Ausübung des der Gesellschaft an seinen Sachen zustehenden Retentionsrechtes auf der Bahn ausgesetzt, wenn er nicht den doppelten Betrag des Fahrgeldes für die ganze schon zurückgelegte Fahrt des Zuges

und den Betrag der von dem Betroffenen noch zurückzulegenden Fahrt freiwillig nachzahlt.

10. Die Inhaber von Post-Freipässen, welche zur unentgeltlichen Benutzung der Dampfzüge berechtigen, haben ihre Freipässe dem Bahnhof-Inspektor des Abgangsortes zu präsentiren, von welchem der Freipaß mit dem Vermerk der bestimmten Tour und des beabsichtigten Reisetages für die Bahn bezeichnet wird.

II. Passagiergepäck.

Jeder Reisende kann 50 Pfund Gepäck im Gepäckwagen frei mit sich führen.

Das Zusammenpacken des Gepäcks für mehrere mitreisende Personen in ein oder mehrere gemeinschaftliche Kolli begründet nur in den Fällen, wenn dieselben erweislich einer Familie angehören, Ansprüche auf mehr als 50 Pfd. Freigewicht.

Für etwaiges Uebergewicht wird ein Frachtsatz nach folgendem Tarif erhoben.

Gepäck-Ueberfracht-Tarif auf 1 bis 25 Pfd. Uebergewicht
in Silbergroschen.

nach	Lissa.	Rimkau.	Neumarkt.	Maltsch.	Spittelndorf.	Liegnitz.	Hainau.	Bunzlau
von Breslau	1	1½	2	3	3½	4	5	7
von Lissa		1	1½	2	2½	3½	4½	6½
von Rimkau			1	1½	2	3	4	6
von Neumarkt				1	1½	2	3	5
von Maltsch					1	1½	2½	4½
von Spittelndorf						1	2	4
von Liegnitz							1	3
von Hainau								2

Die in vorstehendem Tarif aufgeführten Beträge werden bei 26 bis 50 Pfund Uebergewicht doppelt, bei 51 bis 75 Pfund dreifach, und so fort von 25 zu 25 Pfund steigend erhoben.

Kleinere Gegenstände bis zu 10 Pfund Gewicht können, soweit es ohne Belästigung der in demselben Koupé Mitreisenden möglich ist, in den Koupé's unter eigener Aufsicht von den Passagieren mitgenommen werden. Für solche Gegenstände wird von der Gesellschaft aber keinerlei Garantie geleistet.

Bestimmungen.

1. Mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände dürfen unter keiner Bedingung in den Personenwagen mitgenommen, sondern müssen mit vollständiger Deklaration in gesetzlich vorgeschriebener Weise in die Passagiergepäck-Expedition eingeliefert werden.

Gewehre dürfen nur dann in den Wagen mitgenommen werden, wenn sie nicht geladen sind. Die Schaffner sind verpflichtet, sich jedesmal hiervon zu überzeugen.

Digitized by Google

2. Das Passagiergepäck muß mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte deutlich und in haltbarer Weise bezeichnet, in Breslau und Bunzlau spätestens eine Viertelstunde vor dem festgesetzten Abgange der Züge, auf den Zwischenstationen aber spätestens eine Viertelstunde vor der bestimmten Ankunftszeit der Züge, unter Vorlegung des Fahrbillets, an die Gepäck-Expedition abgeliefert werden, woselbst die etwaige Ueberfracht sogleich zu entrichten ist. Für später eingeliefertes Gepäck kann die Mitnahme nicht zugesichert werden. Mangelhaft beschaffenes Gepäck wird zurückgewiesen.

3. Gegen Einlieferung seines ordnungsmäßig beschaffenen Gepäcks erhält der Reisende einen Garantieschein als Empfangsbescheinigung. Der Garantieschein ist sorgfältig aufzubewahren, weil das darin bezeichnete Gepäck gegen Zurückgabe desselben jedem Vorzeiger ausgeantwortet wird, und demnächst die Gesellschaft von jedem weiteren Anspruche befreit ist.

Die Aushändigung der Gepäckstücke, über welche der Garantieschein nicht beizubringen ist, kann nur auf erfolgte vollständige Legitimation des Eigenthümers oder nach Befinden gegen Kautionsleistung erfolgen.

Das Gepäck der auf der Haltestelle Spittelndorf zutretenden Passagiere wird am Ende der Fahrt gewogen und die etwaige Ueberfracht vor der Auslieferung berichtigt; in solchen Fällen wird dem Fahrenden kein Garantieschein übergeben, aber auch keine Gewähr geleistet.

Wird Passagiergepäck nicht binnen 24 Stunden nach dessen Ankunft im Bahnhofe abgeholt oder abgenommen, so verliert der Absender oder Empfänger alle Ansprüche an die Gesellschaft wegen etwaiger Beschädigung oder Verlustes.

Außerdem ist für länger liegendes Gepäck pro Stück und Tag 2 Sgr. Lagergeld zu entrichten.

4. Nach Einhändigung des Garantiescheins haftet die Gesellschaft für Beschädigung und Verlust, für Feuersgefahr und trockene Ablieferung mit höchstens 1 Thlr. pro Pfund des im Garantiescheine angegebenen Gewichts. Den Schaden, welcher etwa durch mangelhafte Emballage entsteht, hat der Passagier allein zu tragen.

5. Diejenigen feuergefährlichen Gegenstände, welche als Frachtgut unstatthaft sind (confr. VIII. 2.), dürfen eben so wenig als Passagiergepäck befördert werden. Desgleichen bleiben Flüssigkeiten, Glas und andere leicht zerbrechliche Gegenstände, wodurch Beschädigungen anderer Gepäckstücke herbeigeführt werden können, von der Mitnahme als Passagiergepäck ausgeschlossen; sollten solche Gegenstände dennoch zur Beförderung übergeben sein, so trägt der Eigenthümer jeden daraus entstehenden Schaden.

6. Die zur Bedienung der Reisenden auf den Bahnhöfen angestellten, an der Mütze mit einer Nummer und den Buchstaben **N. M. E.** bezeichneten Gepäckträger sind verpflichtet, auf Verlangen das Gepäck aus der Stadt abzuholen, auf dem Bahnhofe anzunehmen und dessen Verwiegung und demnächstige Verpackung in den Wagen zu besorgen. Dieselben müssen auch das ankommende Gepäck gegen Annahme des Garantiescheins verabreichen oder

auf Verlangen in die Stadt oder zu den Wagen der Passagiere befördern.

Der für diese Dienstleistungen zu zahlende Lohn ist so festgesetzt, wie die auf den Bahnhöfen ausgehängten Tarife ergeben. Ein jeder Gepäckträger führt ein mit seinem Namen und Signalement versehenes Tarif-Exemplar bei sich, und ist verpflichtet, solches auf Verlangen den Reisenden vorzuzeigen.

7. Jeder in den Wagen, Wartezimmern, auf den Bahnhöfen oder sonst auf der Bahn verlorene Gegenstand wird von dem Beamten, welcher ihn findet, sofort an den betreffenden Bahnhof-Inspektor abgegeben, von welchem der Eigenthümer denselben innerhalb der nächsten 8 Tage nach dem Verlieren gegen vollständige Legitimation in Empfang nehmen kann. Spätere Reklamationen verloren gegangener Sachen sind bei dem Betriebs-Revisor in Breslau anzubringen.

Melden sich binnen 3 Monaten die Eigenthümer nicht, so wird mit den gefundenen Gegenständen nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen verfahren.

III. Allgemeine Bestimmungen zur Aufrechthaltung der Sicherheit und Ordnung.

Die eigene Sicherstellung des Publikums erheischt die genaue Beachtung nachstehender Vorsichtsmaaßregeln, welche dringend empfohlen werden:

1. Die Plätze sind in Breslau und Bunzlau gleich nach dem ersten Signale mit der Glocke, welches 10 Minuten vor dem Abgange gegeben wird, auf den Zwischenstationen aber nach der Ankunft und dem Stillstehen des Zuges, sobald die Glocke zum zweiten Male geläutet wird, einzunehmen, und ist dabei, so wie beim Aussteigen den Anordnungen der Wagenbeamten unbedingt Folge zu leisten.

Die Wagenbeamten sind uniformirt, und ihnen, so wie den übrigen uniformirten Beamten liegt die Ausübung der Bahnpolizei ob.

2. Sobald sich der Wagenzug in Bewegung gesetzt hat, darf Niemand mehr einen Versuch zum Einsteigen machen oder einem Andern dazu behülflich sein; auch soll Niemand den Platz während der Fahrt verlassen.

3. Auslehnen aus den Fenstern der Wagen ist streng untersagt.

4. Keiner der Reisenden darf selbst die Wagenthüren öffnen oder seinen Platz verlassen, bevor der Zug stillsteht und die Schaffner die Wagenthüren geöffnet haben.

5. Es ist nicht gestattet, auf den Bahnhöfen oder an Barrièren die abgesperrten Räume zu betreten, sich den Fahrgeleisen oder Lokomotiven zu nähern; auch darf der Bahnhof nur in der vorgeschriebenen Richtung verlassen werden.

6. Bei etwa vorkommender Störung der Fahrt haben sich die Passagiere ruhig zu verhalten; dieselben dürfen nur auf Verlangen der Beamten die Wagen verlassen, und haben bei solchen Anlässen überhaupt den Anordnungen derselben unbedingt Folge zu leisten.

7. Das Tabakrauchen ist in denjenigen Koupé's der ersten und zweiten Wagenklasse unbedingt untersagt, an welchen dies durch äußere Anschläge besonders angedeutet ist.

IV. Equipagen-Transport.

1. Vorläufig werden nur in Breslau, Maltsch, Liegnitz, Hainau und Bunzlau Equipagen zur Beförderung angenommen. In Breslau, Liegnitz und Bunzlau müssen dieselben eine Stunde vor Abgang des Zuges, unter Vorzeigung des dafür in der Gepäck-Expedition zu lösenden Billets, abgeliefert werden.

Auf den Zwischenstationen Maltsch und Hainau kann die Annahme nur auf länger vorhergegangene Anmeldung erfolgen. Durch die regelmäßigen Züge wird sodann in kürzester Frist ein Transportwagen herbeigeschafft und der Transport binnen längstens 24 Stunden bewerkstelligt.

2. Nach Ankunft an dem Bestimmungsorte wird gegen Rückgabe des Billets an den Gepäck-Expedienten oder auf den Zwischenstationen an den Stations-Vorsteher die Equipage ausgeliefert, und muß dieselbe spätestens innerhalb drei Stunden abgeholt werden; andernfalls wird für jede Stunde längeren Verweilens derselben 5 Sgr. Standgeld entrichtet.

3. Für Equipagen übernimmt die Gesellschaft keine andere Garantie als die gegen Feuersgefahr während der Fahrt, und erstattet für Equipagen erster Klasse pro Stück den erweislichen Schaden bis höchstens 600 Thlr. und für Equipagen zweiter Klasse bis höchstens 300 Thlr.

Für das auf oder in den Equipagen befindliche Gepäck wird keine Garantie geleistet.

4. Den Eigenthümern der Equipagen steht es zwar frei, während der Fahrt nebst ihren Domestiken auf den Equipagen zu bleiben, jedoch nur gegen Lösung eines Personenbillets zweiter Klasse für jede Person auf den inneren Sitzen, und eines Billets dritter Klasse für jede Person auf den äußeren Sitzen der Equipagen. Für die Equipagen wird das Transportgeld nach folgendem Tarif entrichtet:

Tarif für den Equipagen-Transport
(in Thalern Preuß. Kour.)

nach	Maltsch.		Liegnitz.		Hainau.		Bunzlau.	
Wagenklasse	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
von Breslau	$3\frac{5}{6}$	3	$5\frac{5}{6}$	$4\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{3}$	$5\frac{2}{3}$	$9\frac{5}{6}$	$7\frac{1}{2}$
von Maltsch			$2\frac{1}{3}$	$1\frac{5}{6}$	$3\frac{5}{6}$	3	$6\frac{1}{3}$	$4\frac{5}{6}$
von Liegnitz					$1\frac{5}{6}$	$1\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{3}$	$3\frac{1}{3}$
von Hainau							$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{6}$

Anmerk. I. Klasse sind alle zwei- oder viersitzige Kutschen mit unbeweglichem Verdeck.
II. Klasse alle anderen leichten Wagen.

V. Pferde-Transport.

1. In Bezug auf die Anmeldung, Annahme und den Transport von Pferden gilt dasselbe, was unter IX. 1—6. in Bezug auf den Vieh-Transport festgesetzt ist.

2. Das Transportgeld für Pferde wird nach folgendem Tarif erhoben:

Tarif für den Transport von Pferden
(in Thalern Preuß. Kour.).

	und Maltsch.				und Liegnitz.				und Hainau.				und Bunzlau.			
Anzahl der Pferde	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
zwischen Breslau	$3\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{2}$	$5\frac{3}{4}$	$8\frac{7}{12}$	$11\frac{1}{3}$	$13\frac{1}{3}$	$7\frac{1}{3}$	$10\frac{11}{12}$	$14\frac{1}{2}$	17	$9\frac{5}{6}$	$14\frac{2}{3}$	$19\frac{1}{2}$	$22\frac{5}{6}$
zwischen Maltsch					$2\frac{1}{12}$	$3\frac{1}{12}$	$4\frac{1}{12}$	$4\frac{3}{4}$	$3\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{6}$	$9\frac{1}{4}$	$12\frac{1}{3}$	$14\frac{1}{3}$
zwischen Liegnitz									$1\frac{7}{12}$	$2\frac{5}{12}$	$3\frac{1}{6}$	$3\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{12}$	$6\frac{1}{6}$	$8\frac{1}{6}$	$9\frac{7}{12}$
zwischen Hainau													$2\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	5	$5\frac{5}{6}$

Anmerk. Die 2, 3 oder 4 Pferde müssen von einem Absender angemeldet sein.

VI. Beförderung von Hunden.

Hunde dürfen niemals in den Personenwagen, können aber in besonderen Behältnissen der Gepäckwagen, gegen Lösung besonderer Fahrbillets, für den im nachstehenden Tarif festgestellten Fahrpreis mitgenommen werden.

Es wird dafür keine andere Garantie als gegen Verlust durch Feuersgefahr geleistet, und in solchem Falle der erweisliche Werth, jedoch höchstens zum Betrage von 2 Thlr. für einen Hund vergütet.

Tarif für die Beförderung von Hunden
(in Silbergroschen).

Zwischen	Nimkau.	Maltsch.	Liegnitz.	Hainau.	Bunzlau.
und Breslau	5	$7\frac{1}{2}$	10	$12\frac{1}{2}$	15
und Nimkau		5	$7\frac{1}{2}$	10	$12\frac{1}{2}$
und Maltsch			5	$7\frac{1}{2}$	10
und Liegnitz				5	$7\frac{1}{2}$
und Hainau					5

Anmerk. Für Beförderung eines Hundes nach zwischenliegenden Haltestellen ist der Betrag bis zur angegebenen nächstfolgenden Station zu entrichten.

VII. Eilfracht-Transport.

Unter den nachfolgenden und allgemeinen für den Güter-Transport gegebenen Bestimmungen können mit den Personenzügen Güter unter der Bezeichnung: „Eilfracht" befördert werden.

1. Dergleichen Güter müssen mindestens eine Stunde vor Abgang der Züge in der Gepäck-Expedition abgegeben werden. Die Annahme von Kolli von größerem Gewicht als 5 Zentner kann nicht verlangt werden, sondern nur ausnahmsweise Statt finden, wenn solche von der Expedition zulässig befunden wird.

2. Die Frachtpreise für die auf der Bahn zu befördernden, in die Klasse der **A. B.** und **C.** (siehe **VII. 1.**) gehörenden Eilfrachtgüter sind folgende:

Tarif für Eilfrachtgüter pro Zentner
(in Silbergroschen.)

Auf d. Tour nach	Lissa.	Rimkau.	Neumarkt.	Maltsch.	Liegnitz.	Hainau.	Bunzlau.
von Breslau	1½	3	4	5	8	11	14
von Lissa		1½	3	4	7	9	13
von Rimkau			1½	2½	5½	8	11
von Neumarkt				1	4	6	10
von Maltsch					3	5	9
von Liegnitz						2	6
von Hainau							4

3. Bei der Beförderung der Klasse **D.** und **E.** (siehe **VIII.** 6.) bezeichneten Güter als Eilfracht erhöhen sich die in vorstehendem Tarif aufgeführten Sätze um die Hälfte.

4. Diejenigen Personen, an welche die Eilfrachtgüter adressirt sind, werden von deren Ankunft Seitens der Expedition besonders benachrichtigt.

Die Abholung der Güter bleibt demnächst lediglich Sache der Adressaten.

Die Annahme und Auslieferung der Eilfrachtgüter erfolgt in den Dienststunden von 7 bis 12 Uhr Vormittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags, auch an Sonn- und Festtagen.

VIII. Frachtgüter-Transport.

Die Bedingungen für die Annahme von Frachtgütern zum Transport sind folgende:

1. Beifügung eines Frachtbriefes, enthaltend:
   a. Ort und Datum der Aufgabe,
   b. Bezeichnung und Anzahl der Kolli,

c. deren Marke, Nummer, Bruttogewicht und Inhalt,
d. Name und Wohnung des Absenders,
e. Name und Wohnort des Empfängers, mit spezieller Angabe der Wohnung am Wohnorte, mit Straße und Hausnummer.

(Gedruckte Formulare zu solchen Frachtbriefen sind in der Gepäck-Expedition jeder Station, das Buch zu 100 Stück à 6 Sgr.,
½ Buch 3 Sgr.,
12 Stück zu 1 Sgr.,
2 " " 3 Pf.
zu haben.)

Andere Frachtbriefe, welche mit vorgenannten Formularen nicht übereinstimmen, können als Begleitscheine nicht zugelassen werden.

(Wird die Ausfüllung des Frachtbriefes in der Expedition gewünscht, so ist für jeden einzelnen Frachtbrief, incl. des Formulars, 1 Sgr. zu zahlen.)

2. Die Beifügung einer besonderen Deklaration für mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände bei ihrer Absendung nach Städten, in denen Mahl- und Schlachtsteuer besteht.
3. Eine gute Verpackung und Emballage der Kolli, so daß deren Beschädigung durch den Transport nicht zu besorgen steht.
4. Bei denjenigen Gegenständen, welche nach §. 93 der Zoll-Ordnung vom 23. Januar 1838 der Transport-Kontrole im Inneren unterliegen, ist die Beifügung eines gehörig abgestempelten Frachtbriefes erforderlich. (S. den Anhang dieses Reglements.)

Güter, bei denen die angeführten Bestimmungen nicht genau befolgt sind, werden nicht angenommen.

2. Ausgeschlossen von der Beförderung auf der Eisenbahn sind:

1) Alle postzwangspflichtigen Gegenstände, mithin einzelne Kolli bis zu 40 Pfund incl., baare Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Dokumente und Pretiosen, selbst bei einem größeren Gewicht als 40 Pfund.
2) Alle leicht feuerfangenden oder durch Reibung entzündbaren Gegenstände, als: Schießpulver, Knallsilber, Streichschwämme und Hölzer u. s. w.

Wer unter falscher Deklaration solche Gegenstände zur Beförderung bringen sollte, wird, im Falle eines dadurch veranlaßten Brandes oder Schadens, in Anspruch genommen.

3. Gegenstände, welche schneller Verderbniß unterliegen, können nur frankirt zur Beförderung angenommen werden.

Schwefelsäure, Scheidewasser und andere derartige Gegenstände werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn das Quantum mindestens eine Wagenladung beträgt oder für eine solche bezahlt wird. Die Gesellschaft übernimmt jedoch keine Verbindlichkeit irgend einer Art, behält sich vielmehr vor, vom Absender oder Empfänger Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch dergleichen Substanzen an den Transportmitteln, so wie an andern Frachten möglicherweise entstehen.

4. Bei allen, unter Beobachtung der Bestimmungen dieses Reglements der Gesellschaft zur Beförderung übergebenen Güter haftet dieselbe für deren Ablieferung in äußerlich unbeschädigtem, trockenen Zustande, übernimmt jedoch keine Garantie für den Inhalt der Kolli; Gewichtdefekte werden nur in so weit vergütet, als sich beim Nachwiegen auf dem Ankunfts-Bahnhofe eine Verletzung der Emballage und eine Gewichts-Differenz von mehr als 1 Prozent bei trockenen, und mehr als 2 Prozent bei nassen Waaren herausstellen sollte.

Beträgt z. B. der Gewichtsverlust 2½ Prozent, so wird bei trockenen Waaren 1½ Prozent und bei nassen ½ Prozent vergütet. Bei gährenden Flüssigkeiten findet keine Garantie Statt.

Erinnerungen wegen angeblicher Gewichtsdefekte müssen vor Empfangnahme der Güter angebracht werden.

5. Bei Brandbeschädigungen wird nur der durch Faktura oder andere glaubwürdige Dokumente, welche die Gesellschaft zu erlangen befugt ist, zu erweisende wirkliche Werth der verbrannten oder beschädigten Waaren, und zwar nur bis auf Höhe von durchschnittlich 50 Thlr. pro Zentner vergütet, wenn der Werth diesen Satz auch übersteigen sollte.

Gerettete unbeschädigte Kolli bleiben bei Ermittelung der Entschädigung unberücksichtigt, und für beschädigte Güter in geretteten Kolli wird die Entschädigung pro rata des erweislichen wirklichen Werths geleistet, der aber gleichfalls nicht über 50 Thlr. pro Zentner berechnet wird.

6. Die Frachtpreise für die auf der Bahn zu befördernden Frachtgüter ergiebt der nachstehende Tarif:

Frachtgüter-Tarif pro Zentner
(in Silbergroschen).

nach / Frachtsatz	Lissa. A.	B.	C.	D.	E.	Nimkau. A.	B.	C.	D.	E.	Neumarkt. A.	B.	C.	D.	E.	Maltsch. A.	B.	C.	D.	E.
von Breslau	½	⅔	¾	1¼	1¾	1	1⅓	1½	2½	3¾	1½	1¾	2¼	3⅔	5½	1⅔	2¼	2⅔	4½	6⅔
von Lissa						½	⅔	¾	1¼	1¾	1	1¼	1½	2⅓	3½	1¼	1½	2	3	4¾
von Nimkau											½	⅔	⅔	1	1⅔	¾	1	1¼	2	3
von Neumarkt																⅓	½	½	¾	1¼

nach / Frachtsatz	Spittelndorf bei Parchwitz. A.	B.	C.	D.	E.	Liegnitz. A.	B.	C.	D.	E.	Hainau. A.	B.	C.	D.	E.	Bunzlau. A.	B.	C.	D.	E.
von Breslau	2¼	2¾	3⅓	5½	8⅓	2¾	3½	4¼	7	10½	3½	4½	5⅓	9	13⅓	4¾	6	7¼	12	18
von Lissa	1¾	2¼	2½	4⅓	6½	2¼	2¾	3½	5⅔	8½	3	3¾	4½	7⅔	11½	4¼	5⅓	6½	10⅔	16
von Nimkau	1¼	1½	1¾	3	4½	1¾	2¼	2⅔	4½	6⅔	2½	3¼	4	6½	9½	3¾	4¾	5⅔	9½	14¼
von Neumarkt	¾	1	1¼	2	3	1⅓	1⅔	2	3⅓	5	2	2⅔	3¼	5¼	8	3⅓	4¼	5	8⅓	12½
von Maltsch	½	⅔	⅔	1	1⅔	1	1⅓	1½	2½	3¾	1¾	2¼	2⅔	4½	6⅔	3	3¾	4½	7½	11¼
von Spittelndorf						½	⅔	¾	1⅓	2	1⅓	1⅔	2	3⅓	5	2½	3¼	3¾	6½	9½
von Liegnitz											¾	1	1¼	2	3	2	2½	3	5	7½
von Hainau																1¼	1½	1¾	3	4½

Frachtsatz **A.** befaßt: Alaun, Blei, Braunroth, Braunstein, Eisen, inbegriffen grobe Guß- und Schmiedewaaren, Eisenblech, Erze, Bau-, Brenn-, Blau-, Gelb-, Nutz-, Pock- und Cedernholz, Mahagoni in Blöcken, Getreide, Raps, Erbsen, Wicken, Bohnen, Linsen, leinene Garne, Glätte, Harz, japanische Erde, Kreide, Kartoffeln, Knochen, Knochenschwärze, Kupfer in Blöcken, Drucklettern, Mennige, Oelkuchen, Salz, Schmack, Schwefel, Soda, roher Stahl, Steine, Steinkohlen, Thon, Töpferwaaren, Zinn und Zink in Blechen.

Frachtsatz **B.** Alle sub **A. C. D.** und **E.** nicht ausdrücklich benannten Gegenstände.

Frachtsatz **C.** Baumwolle, Cigarren, Fische, Drucksachen, Häute, Holz- und kurze Waaren, Kupferstiche, Manufakturwaaren in Seide, Baumwolle und Leinen, Rind- und Pferdehaare, Thee, Wild, rohe Wolle und Watten.

Frachtsatz **D.** Betten, Federn, Hopfen, Karden, Uhren, Hüte, Mützen, fertige Kleider, Korkholz und Korken, so wie frische Südfrüchte.

Frachtsatz **E.** Bilder in Rahmen, Instrumente, Meubles und Spiegel.

7. Die Verwiegung geschieht nur nach preußischem Handelsgewicht, den Zentner zu 110 Pfund gerechnet. Bei Berechnung der Frachtgelder werden Frachtposten, die weniger als 1 Ztr. wiegen, für einen vollen Zentner gerechnet; Gewichtstheile unter 14 Pfund gar nicht, von 14 Pfund aufwärts aber für ¼ Ztr., nämlich:

1 Ztr.	14 Pfd.	excl.					=	1 Ztr.
1 „	14 „	incl.	bis	41½	Pfd.	excl.	=	1¼ Ztr.
1 „	41½ „	„	„	69	„	„	=	1½ „
1 „	69 „	„	„	96½	„	„	=	1¾ „

von 1 Ztr. 96½ Pfd. ab = 2 Ztr.

Diese Abstufung zur Feststellung des Gewichts findet nur bei Posten bis zu 5 Ztr. incl. Anwendung. Hierüber hinaus wird jeder angefangene halbe Zentner für einen vollen halben Zentner gerechnet, wobei 5 überschießende Pfund außer Berechnung bleiben.

Bei der Frachtberechnung werden überschießende Pfennige bis incl. 5 Pf. außer Ansatz gelassen, 7 bis 11 Pf. jedoch für 1 Sgr. voll gerechnet, so daß die Berechnung nur in ganzen und halben Silbergroschen erfolgt.

Das Minimum eines Frachtbetrages überhaupt wird auf 2½ Sgr. festgestellt.

8. Für nachstehend genannte Gegenstände wird ohne Verwiegung ein Normalgewicht der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, und zwar:

1 Schachtruthe Bau- oder Pflastersteine zu 100 Ztr.,

1 Mille Ziegel zu 100 Ztr.,

1 Klafter weiches Holz, als: Tannen, Kiefern, Fichten, Linden, Pappeln und Erlen, zu 25 Ztr.,

1 Klafter hartes Holz, als: Eichen, Buchen, Rüstern, Ahorn, Eschen und Birken, zu 35 Ztr.

9. Wer im Laufe eines Jahres bedeutende Güterversendungen auf Strecken von mindestens 6 Meilen Länge mit der Eisenbahn beabsichtigt, hat sich schriftlich Behufs Anlage eines besonderen Konto's an die Direktion zu wenden, auf Grund dessen ihm am Schlusse des Kalenderjahres eine Vergütung von

2	Prozent bei einem Quantum von	5000 Ztr.,		
5	" " " " "	5000	bis	10000 Ztr.,
10	" " " " "	10000	"	20000 "
15	" " " " "	20000	"	50000 "

berechnet und gezahlt wird. Auf andere Berechnung als am Schlusse eines Kalenderjahres kann nicht eingegangen werden.

10. Getreide aller Art wird nur in unbeschädigten Säcken angenommen. Wer Rüben, Kartoffeln u. s. w. ohne Säcke verladen will, muß einen ganzen Wagen befrachten, es zuvor anmelden und das Auf- und Abladen selbst besorgen.

11. Brenn- und Nutzholz, Bretter und Baumaterialien müssen von den Absendern und Empfängern selbst auf- und abgeladen werden.

12. Die Annahme der Frachtgüter erfolgt täglich Vormittags in den Stunden von 7 bis 12 Uhr, und Nachmittags (mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, an welchen die Frachtgüter-Expeditionen geschlossen sind) von 2 bis 7 Uhr Abends.

13. Alle bis 7 Uhr Abends nach den Bahnhöfen beförderte Güter werden am nächsten Tage mit den Güterzügen befördert; für später eingelieferte Güter kann die Mitnahme mit dem nächsten Güterzuge nicht zugesichert werden.

14. Besonders große, viel Raum einnehmende, so wie in großer Menge zu versendende Güter sind jedenfalls am Tage vor Abgang des Zuges anzumelden und darüber Einigung mit dem Güter-Expediteur zu treffen.

15. Zur Bequemlichkeit für das Publikum werden in Breslau, Liegnitz und Bunzlau Frachtgüter, mit Ausnahme der unter **VIII. 6. sub litt. D.** und **E.** aufgeführten, auf Verlangen der Absender von denselben aus dem Parterregeschosse des Vorderhauses abgeholt.

Die dafür zu leistende Zahlung beträgt in Breslau für den Zentner bei Frachtposten bis zu 5 Ztr. einschließlich 1 Sgr., bei Frachtposten bis 30 Ztr. incl. 9 Pf., bei dergleichen darüber hinaus 6 Pf. In Liegnitz und Bunzlau dagegen geschieht der Transport nach und von den Bahnhöfen ohne Abstufung für 9 Pf. pro Zentner.

16. Die Anmeldung von Gütern, welche aus der Stadt zur Beförderung mit der Eisenbahn abgeholt werden sollen, geschieht entweder durch direkte Anzeige in den betreffenden Expeditionen, oder durch Einlegen von Meldezetteln in den dazu angebrachten Kasten. Diese Meldezettel müssen die Anzahl und Art der Kolli, deren Gewicht, Inhalt und Bestimmungsort, Datum und Adresse, wo das Gut abzuholen ist, enthalten. Sollen die Güter franko gehen, so ist dieses mit rother Tinte besonders zu vermerken, damit beim Abholen der Güter hierauf Rücksicht genommen und sofort die

Definitivquittung über Entgegennahme der Frachtposten und des Frachtbetrages ausgehändigt werden kann.

Formulare zu derartigen Meldezetteln sind in den Güter-Expeditionen zum Preise von 1 Sgr. pro Dutzend zu haben.

17. Spätestens 24 Stunden nach Ankunft der Züge in Breslau, Liegnitz und Bunzlau werden den Adressaten die Frachtgüter gegen Bezahlung der unter **VIII.** 15. angegebenen Sätze zugeschickt, ausgenommen

a) wenn auf der Adresse des Frachtbriefes ausdrücklich bemerkt ist, daß das Abholen durch den Empfänger selbst geschieht;
b) bei mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gegenständen, und
c) bei kontrolpflichtigen Gegenständen, wenn deren Revision von den Steuerbeamten verlangt wird.

In diesen drei Fällen werden dem Adressaten die Frachtbriefe rc. zugeschickt; in den Fällen ad b. und c. geschieht die Zusendung der Güter erst nach erfolgter Abfertigung durch die Steuerbehörde, welche nach Empfang der Frachtbriefe sofort von dem Adressaten selbst nachgesucht und bewirkt werden muß.

Diejenigen Empfänger, die von dieser Einrichtung keinen Gebrauch machen und die Güter durch eigenes Fuhrwerk abholen lassen wollen, haben dies ein für allemal den betreffenden Expeditionen anzuzeigen. Auf den Zwischenstationen Lissa, Nimkau, Neumarkt, Maltsch und Hainau bleibt das Abholen der angekommenen Frachtgüter lediglich Sache der Empfänger. Die Benachrichtigung geschieht durch den betreffenden Bahnhof-Vorsteher vermittelst besonderer Boten, nach Neumarkt durch die Post. Für jeden Frachtbrief wird 6 Pf. Bestellgeld vergütet.

18. Nach den Stationsplätzen Lissa, Nimkau, Neumarkt und der Haltestelle Spittelndorf werden nur frankirte Frachten angenommen, auch können auf der Haltestelle Spittelndorf keine Frachtgüter zum Transport aufgegeben werden.

19. Die Auslieferung der Güter geschieht nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger darauf haftenden Vorschüsse, so wie nach Ausstellung einer Empfangsbescheinigung.

20. Lagern Frachtgüter durch Schuld des Empfängers länger als 24 Stunden auf den Bahnhöfen, so ist pro Zentner und Tag 1 Sgr. Lagergeld zu entrichten.

Mit Ablauf der 24 Stunden hört auch Seitens der Gesellschaft jede Garantie für Beschädigung, Entwendung u. s. w. auf, welche während der Lagerzeit die Güter betreffen könnte.

21. Nachzunehmende Frachtbeträge und Spesen werden nur nach Maaßgabe des Werths der aufgegebenen Güter gezahlt.

Die Provision für solche Nachnahme ist ½ Sgr. pro Thaler, und das Minimum solcher Provision im Ganzen auf 1 Sgr. festgestellt. Die Einziehung und Auszahlung der nachgenommenen Spesen ist jedoch lediglich Sache der Expeditionen, die Gesellschaft übernimmt dafür keine Garantie.

IX. Vieh-Transport.

1. Der Vieh-Transport findet mit den Güterzügen nur nach und von Breslau, Maltsch, Liegnitz, Hainau und Bunzlau Statt. Die Anmeldung muß indeß auf den Bahnhöfen Breslau, Liegnitz und Bunzlau mindestens 4 Stunden vor Abgang des Güterzuges geschehen. Auf den Stationen Maltsch und Hainau kann die Annahme nur auf länger vorher gegangene Anmeldung erfolgen. Durch die regelmäßigen Züge werden sodann in kürzester Frist Transportwagen herbeigeschafft und der Transport wird binnen längstens 24 Stunden bewerkstelligt.

2. Der Fahrbetrag, dessen Höhe der nachstehende Tarif ergiebt, ist stets auf dem Absendungsorte gegen Ausfertigung eines besonderen Scheins zu entrichten, und erfolgt die Auslieferung auf der Ankunftsstation gegen Vorzeigung, resp. Rückgabe des letzteren.

Tarif für den Vieh-Transport

(in Silbergroschen).

nach	Maltsch.							Liegnitz.							Hainau.							Bunzlau.						
	Mastochse.	Ochse, Kuh, Rind.	Mastschwein über 200 Pfund.	Mastschwein unter 200 Pfund.	Kalb.	Schaaf.	Geflügel pro Ztr.	Mastochse.	Ochse, Kuh, Rind.	Mastschwein über 200 Pfund.	Mastschwein unter 200 Pfund.	Kalb.	Schaaf.	Geflügel pro Ztr.	Mastochse.	Ochse, Kuh, Rind.	Mastschwein über 200 Pfund.	Mastschwein unter 200 Pfund.	Kalb.	Schaaf.	Geflügel pro Ztr.	Mastochse.	Ochse, Kuh, Rind.	Mastschwein über 200 Pfund.	Mastschwein unter 200 Pfund.	Kalb.	Schaaf.	Geflügel pro Ztr.
von Breslau	53	37	16	11	13	8	7	82½	57½	25	17	14	12½	11	127	75	33	21	27½	16	14	143	100	43	29	36	21½	19
von Maltsch								30	21	9	6	7½	4½	3¾	53	37½	16	11	13	8	7	90	63	27	18	22½	13½	12
von Liegnitz															23	16	7	5	6	3½	3	60	42	18	12	15	9	8
von Hainau																						36¾	26	11	7	9	5½	5

3. Pferde, so wie überhaupt vierfüßiges Vieh, werden ohne Führer nicht angenommen, und muß jeder derselben ein Personenbillet 3ter Klasse lösen; auch muß das Vieh mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof abgeliefert werden.

4. Das Ein- und Ausladen des Viehes aus den Wagen muß der Absender, resp. Empfänger, so wie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel jeder Art selbst besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen, indem die Gesellschaft keinerlei Garantie bei Vieh-Transporten, weder beim Ein- noch Ausladen, übernimmt.

5. Bei Vieh-Transporten haftet die Gesellschaft nur für Brandschäden während der Fahrt nach folgenden Sätzen, insofern der wirkliche Werth nicht geringer ist:

1 Pferd 150 Thlr.,
1 Mastochse 70 Thlr.,
1 Stück Rindvieh bis 5 Ztr. 50 Thlr.,
1 Kalb 6 Thlr.,
1 Schwein (fettes) 20 Thlr. über 200 Pfd.,
1 " (mageres) 8 Thlr. unter 200 Pfd.,
1 Schaaf 4 Thlr.,
Geflügel in Käfigen pro Zentner brutto 10 Thlr.

6. Auf den Stationen der Städte, wo Mahl- und Schlachtsteuer erhoben wird, ist nach der Ankunft der Züge sogleich die Versteuerung bei dem anwesenden Steuerbeamten zu bewirken. Ist diese berichtigt, so muß das Abtreiben des Viehes, gleich wie auf den übrigen Stationen, unverzüglich oder spätestens binnen 3 Stunden nach Ankunft des Zuges erfolgen, widrigenfalls ein Stättegeld von 2½ Sgr. für jedes Pferd und jede fernere Stunde, von 1 Sgr. für das Stück Rindvieh und ½ Sgr. für kleines Vieh auf je 3 Stunden entrichtet werden muß.

X. Beschwerdeführung.

Beschwerden über Betriebsbeamten, so wie Anzeigen einer Uebertheuerung Seitens der Gepäckträger, können von jedem Reisenden in ein auf jedem Bahnhofe ausliegendes Beschwerdebuch unter Angabe seines Namens, Standes und des Ortes, wohin derselbe beschieden sein will, eingetragen werden. *Gegründete* Beschwerden werden jederzeit dankend entgegengenommen. Die Bahnhof-Inspektoren sind angewiesen, Beschwerden, welche bei ihnen *mündlich* angebracht werden, wo möglich sogleich zu erledigen, und die Beschwerdeführer zufrieden zu stellen, event. dieselben zur Eintragung ihrer Beschwerde in das Beschwerdebuch zu veranlassen. Betreffen die Beschwerden das untere Bahnhofpersonal, so ist bei dem Gepäckträger die Mützennummer und, wenn die Beschwerde Betriebsbeamte betreffen sollte, wo möglich der Name desjenigen, über welchen Beschwerde geführt wird, anzugeben, da ohne diese Angabe eine Untersuchung selten von Erfolg sein würde.

l. Personen- und sonstige Frequenz.

Von der Eröffnung des Betriebes an wurden in den einzelnen Monaten befördert und dafür eingenommen:

Monat.	Personen.	Gepäck-Ueberfracht.		Equipagen.	Pferde.	Hunde.	Eilfracht.		Einnahme.		
		Ztr.	Pfd.				Ztr.	Pfd.	Thlr.	sgr.	pf.
Vom 19. Okt. bis ult. Nov. 1844	15734	—	—	55	66	—	1993	—	8257	24	—
Dezember	8742	238	89	22	4	55	1721	26½	6627	—	6
Januar 1845	8336	148	67	21	2	35	753	67	5817	27	—
Februar	6023	106	42	16	—	21	652	64	4684	25	6
März	8286	154	38	15	1	70	1443	26	5252	16	—
April	9996	203	80	34	4	57	2446	67	6903	6	—
Mai	19459	199	28	51	19	89	1552	69	11187	18	6
Juni	21302	228	21	63	24	78	1554	26	11670	25	6
Juli	19890	265	72	65	12	77	1261	55	10814	6	—
August	20930	223	15	54	10	82	1275	45	11257	27	—
September	19663	196	—	61	11	65	3283	84	11990	10	6
Oktober	24127	375	6	64	9	96	354	44	17082	12	—
Außerdem Frachtgut	—	—	—	—	—	—	13388	59			

13. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn, und zwar der integrirende Theil der Niederschlesisch-Märkischen.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 562.)

Die Arbeiten auf dieser Linie, welche die 6te Bauabtheilung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bildet, begannen in der Mitte des Jahres 1844, und wurden mit Thätigkeit im Laufe desselben fortgesetzt. Namentlich wurde der Bau des Viadukts über die Neiße bei Görlitz eifrig betrieben, indem von dessen Vollendung größtentheils die Eröffnung der Bahn abhängt. Mit Sicherheit hofft man, diese Zweigbahn im Jahre 1847 dem Verkehre übergeben zu können.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

(Seite 570.)

Nach dem von der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Anfange des Jahres 1845 erstatteten Berichte beträgt die Länge der Bahn von Kohlfurt bis Görlitz 3,75 Meilen; hiervon liegen:

	2,2	Meilen im Steigen,
	1,3	" " Fallen, und nur
	0,25	" sind horizontal,
zusammen	3,75	Meilen.
	2,63	Meilen bilden gerade Linien,
	1,12	" dagegen Bogen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

(Seite 570.)

Das unter Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn über die Art des Bahnbaues Gesagte gilt auch hier; nur wäre hier über das wichtigste Bauwerk der ganzen Bahn, den Viadukt über die Neiße bei Görlitz, noch Nachstehendes anzuführen. Dasselbe überschreitet das Thal der Neiße in einer Höhe von 113½ Fuß von der Sohle des Pfeilers bis zur Höhe der Fahrbahn, und besteht aus 31 Oeffnungen, welche eine Länge von 1500 Fuß einnehmen. Die Anordnung ist so getroffen, daß die Ueberbrückung der Neiße, zunächst dem hohen linken Felsufer, durch sechs in zwei Gruppen getheilte Bogen von 60 Fuß Weite bewirkt wird; hieran schließen sich fünf 40 Fuß weite Bogen, worauf noch drei Bogengruppen von 18 und 30 Fuß weiten Oeffnungen folgen. Der Anschluß der beiden Seiten des Viadukts wird durch zwei Bogen von 40 und 24 Fuß Spannweite bewirkt, von denen der erstere sich gegen das linke felsige Ufer stützt, der andere mittelst seines Widerlagers die Verbindung mit der 34 Fuß hohen Dammschüttung herstellt. Die sämmtlichen Pfeiler werden, mit Ausnahme der im Neißebett stehenden, auf Fels, letztere auf Pfahlrost gegründet. Die Breite des Viadukts beträgt 27½ Fuß, die Geländermauern erhalten 4 Fuß Höhe, und werden zwei Bahngeleise neben einander darauf angelegt. Das ganze Bauwerk wird aus Granit von dem etwa eine Meile entlegenen Königshain ausgeführt und sind die Kosten auf 613000 Thlr. veranschlagt.

Außer diesem Hauptbauwerke sind auf der Bahnlinie noch drei Brücken mittlerer Größe und 121 kleinere Brücken und Durchlässe auszuführen.

14. Niederschlesische Zweigbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 571.)

Die im Februar 1845 beendigten speziellen Vorarbeiten erhielten unter dem 17. Mai desselben Jahres die Genehmigung des Finanz-Ministers, und gleichzeitig entschied sich derselbe auch für den Anschluß der Zweigbahn an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn bei Hansdorf, welcher bis dahin zweifelhaft gewesen war. An den schon früher keiner Abänderung unterworfenen Punkten war der Bau der Bahn bereits im August 1844 begonnen worden; die nunmehr ertheilte definitive Genehmigung der Vorarbeiten aber machte es möglich, denselben überall da, wo die übertriebenen Anforderungen hartnäckiger Grundbesitzer nicht eine zwangsweise Expropriation erforderte, im Frühjahre 1845 mit Energie in Angriff zu nehmen. Hierdurch ist es gelungen, die Erdarbeiten in so weit zu fördern, daß die Beendigung derselben zum größten Theile im Jahre 1845 geschehen ist. An Baulichkeiten sind eine bedeutende Anzahl kleinerer Brücken und Durchlässe ganz fertig, die übrigen, namentlich die größeren, im Bau begriffen und zu allen die nöthigen Baumaterialien bereits angefahren.

Die Einführung der Bahn in den Festungsrayon von Glogau und die Anlage der Empfangsgebäude dicht an der Stadt ist, da die definitiven Bestimmungen darüber mit dem erst im Mai 1845 festgestellten Uebergange über die Oder nach Posen in Verbindung stehen, gleichzeitig mit diesem Plane noch Gegenstand einer gemischten Kommission. Die Uebergangs-Projekte liegen gegenwärtig dem Kriegs-Ministerium zur Begutachtung vor, und wird beabsichtigt, die Strecke von Glogau bis Lissa der Bahn einzuverleiben, so daß dieselbe bei Lissa sich an die projektirte Posen-Breslauer Eisenbahn anschließen würde. Von dieser unmittelbaren Verbindung mit Posen, resp. Stargard und Stettin, welche gleichzeitig auch eine unmittelbare Kommunikation mit Breslau über Lissa feststellt, wird mit Recht der günstigste Einfluß auf die Rentabilität der Niederschlesischen Zweigbahn erwartet. Letztere wird dadurch dem in politischer, merkantilischer und strategischer Hinsicht wichtigsten Eisenbahntrakt von Mittel-Europa einverleibt, und ein großer Theil des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen unseres Welttheils über die genannte Bahn geleitet.

Alle bis jetzt getroffenen Vorbereitungen lassen hoffen, daß die von der Direktion ausgesprochene Absicht, den Betrieb auf der ganzen Bahnstrecke am 1. Juli 1846, zu welcher Zeit auch die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn zwischen Bunzlau und Frankfurt a. O. dem Verkehre übergeben werden soll, zu eröffnen, verwirklicht werden wird.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Richtung der Bahn, welche Seite 574 und 575 angegeben ist, hat sich durch die im Jahre 1844 angestellten Terrain-Untersuchungen wie folgt abgeändert.

Die Bahn geht von Glogau aus in ziemlich gerader Linie unfern des linken Oderufers bis Herrndorf, indem sie Beichau rechts liegen läßt; sie überschreitet in der ersten Meile drei kleine, von den Höhen herabkommende Bäche, die mittelst massiver, halbkreisförmiger, überdeckter Durchläße und resp. Brücken unter der Bahn durchgeführt werden. Vor dem Dorfe Herrndorf wirft sich demnächst die Linie unter einem Winkel von 95° mit einer Kurve von 500° südlich, überschreitet noch in der Kurve die Glogau-Beuthener Straße bei 8′ Auftrag, zieht sich demnächst an der westlichen Berglehne des Thales zwischen Herrndorf und Gleinitz allmählig in die Höhe, überschreitet dasselbe vor dem Dorfe Gleinitz, das rechts liegen bleibt, so wie den von Leutbach herabfließenden Bach und die Glogau-Berliner Poststraße (letztere bei circa 13′ Auftrag), und zieht sich dann in einer Kurve von 350 resp. 400° um den Nilbauer Windmühlenberg, successive immer höher steigend, läßt Nilbau, Dinckwitz, Leutbach links liegen, und erreicht endlich zwischen den Dörfern Leutbach und Würchwitz seine größte Höhe. Bei der höchst ungünstigen Steigung von $\frac{1}{120}$ sind die Erdarbeiten für diese zwei ersten Meilen mit großen Schwierigkeiten verbunden.

Die Linie fällt hinter der Höhe bei Würchwitz allmählig wieder herab und berührt Klopschen, wo die erste Anhaltstation anzulegen beabsichtigt ist.

Die größten Schwierigkeiten sind nun überwunden, denn wenn auch durch die ganze Länge der Bahn das Terrain ziemlich uneben ist, so sind die Steigungen für das Maximum nur selten auf $\frac{1}{200}$ angeordnet.

Die Bahn berührt dann Quaritz, wo auch ein Anhaltpunkt sein soll, geht zwischen Neugabel und dem Heidevorwerk (Gabelschenke) hindurch, rechts von Ottendorf, Ulbersdorf und Waltersdorf, links von Giesmannsdorf über den Zauchegraben, durch den Sprottauer Wald, berührt Ebersdorf und gelangt nach Sprottau, 5¾ Meilen von Glogau. Von Sprottau zieht sich die Bahn alsdann in ziemlich gerader Richtung und bei günstigem Terrain und Steigungsverhältnissen nach Girbigsdorf, überschreitet mittelst einer Brücke den ziemlich bedeutenden Girbigsdorfer Bach, wendet sich dann mit einer kurzen und sehr flachen Kurve nach Buchwald und erreicht in der Nähe der Dörfer Deutsch- und Polnisch-Machen den Bober, der hier eine Brücke von 500′ l. M. erfordert, die mit massiven Pfeilern auf Pfahlrosten und hölzernem Oberbau zu erbauen beabsichtigt ist. Eine flache Kurve um Polnisch-Machen führt die Bahn nach Sagan. Das Terrain bis Hansdorf, wo der Anschluß an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn erfolgt, ist in Betreff der Steigungsverhältnisse ziemlich günstig. Die ganze Länge der von Glogau nach Hansdorf zu führenden Bahn stellt sich auf 9¼ Meilen heraus, die in drei Sektionen eingetheilt sind.

Der Anschluß bei Hansdorf an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn ist unbedingt der günstigste, welcher gefunden werden konnte, da er für die Reise von und nach Berlin den Umweg über Halbau, für die Reise von und nach Sachsen aber den Umweg über Sorau vermeidet. Jeder der beiden letztgenannten Orte, welche gleichfalls als Anschlußpunkte in Vorschlag gebracht waren, hätte für die eine der beiden erwähnten Richtungen unbequem werden müssen, insbesondere aber wäre der Bau von Sagan nach Sorau wegen der ungünstigen Terrainverhältnisse ein weit kostspieligerer geworden, als der von Sagan nach Hansdorf, und mußte daher um so mehr unterbleiben, als die Stadt Sorau zwar denselben beansprucht, der Niederschlesischen Zweigbahn gegenüber aber sich auch nicht zu den geringsten Konzessionen verstanden hatte.

Bahnhöfe werden bei Glogau, Sprottau, Sagan und Hansdorf errichtet, Anhaltepunkte für jetzt nur bei Klopschen an der Berlin-Breslauer Chaussee und bei Quaritz. Der massive Theil des Glogauer Bahnhofes liegt außerhalb des Festungsrayons, dicht an der Oder und dem projektirten Winterhafen. Die Einführung der Bahn in den Festungsrayon selbst liegt, wie schon erwähnt, noch weiter zu treffenden Bestimmungen ob.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 576.)

Auf das für die Ausführung des Unternehmens angenommene Anlage-Kapital von 1,500000 Thlr. (15000 Aktien, à 100 Thlr.), sind bereits bis Anfangs Dezember 1845 sieben Einzahlungen zum Gesammtbetrage von 70 Prozent geleistet. Diese Geldmittel sind zum Theil auf die Vorarbeiten,

die Erwerbung des erforderlichen Grund und Bodens und die oben erwähnte bisherige Bauausführung, zum Theil auf den Ankauf von Materialien zum Oberbau, womit noch Ende des Jahres 1845 der Anfang gemacht worden ist, und der Betriebsmittel verwendet. Der Bedarf von etwa 80000 eichenen Querschwellen ist bereits gedeckt, ebenso sind 4000 Tons Schienen, unter Benutzung der günstigsten Konjunktur des Jahres 1844, zum Durchschnittspreise von 6 Lstr. 9 Sh. pro Ton, bei Guest und Komp. in England angekauft und bezahlt. Die sonstigen Baumaterialien sind zum größten Theile gegen Baarzahlung beschafft.

Der niedrigste Kours der Aktien war 87, der höchste 119, der jetzige (10. Dezember 1845) 96 B.

d. Steigungs- und e. Krümmungsverhältnisse.

Die Seite 576 angeführten Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind durch die erwähnte Richtung der Bahn gänzlich verändert, und führen wir daher nur an, daß sowohl die Steigungs- als Krümmungsverhältnisse günstig zu nennen sind, indem die größte Steigung 1 : 200, der kleinste Krümmungshalbmesser 350 Ruthen beträgt.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

(Seite 577.)

Im Allgemeinen bieten sich, außer der zweiten Meile, keine großen Schwierigkeiten dar. Der wichtigste Brückenbau ist der oberhalb Sagan über den Bober, 10 Joche weit, zu 112000 Thlr. veranschlagt, sodann die Ueberbrückung der Tschirne, der Lubatge, des Girbigsgrabens, des Zauchegrabens und der Biegnitza, denen sich eine Menge Brücken und Durchlässe von geringerer Bedeutung anreihen. Sie werden zum Theil massiv mit hölzernem Oberbau, zum Theil ganz massiv konstruirt.

Wege-Ueberführungen sind nicht vorhanden, sondern nur zu ebener Erde mit angeschütteten Appareillen, mit einer Steigung von 2—3'' bei Hauptstraßen, von 5—6'' bei Nebenwegen, und außerdem zwei Wege-Unterführungen.

Der Bahnkörper selbst wird vorläufig nur zu einem Geleise eingerichtet.

Der Oberbau soll mit Querschwellen ohne Langschwellen eingerichtet werden, so daß die Schienen, statt auf Langschwellen, auf 15-18'' breiten, 10' langen und 7—8'' starken Querschwellen mit eisernen Unterlagsplatten zusammenstoßen und je zwei Schienen auf diesen Platten mit zwei mal zwei Haknägeln befestigt werden. Die Entfernung der Querschwellen von Mitte zu Mitte beträgt 3', und sind die übrigen Querschwellen außerhalb der Schienenstöße 8' lang und 10—14'' breit bei 6—7'' Stärke angeordnet. Auf jeder Querschwelle wird die Schiene auf jeder Seite ihres Fußes mit einem 5½ Zoll langen Hakennagel befestigt. Jede Schiene hat außerdem, nahe der Mitte ihrer Länge, auf jeder Seite einen Einschnitt (Ausklinkung) im Fuße, in den die Hakennägel passen, so daß die Schiene gegen Verschiebung nach der Länge gesichert ist. Die Schienen sind 18 resp. 15' lang und haben pro laufenden Fuß ein Gewicht von 20 Pfd. preuß.

Von den bei Glogau, Sprottau, Sagan und Hansdorf anzulegenden Bahnhöfen ist der außerhalb des Festungsrayons gelegene massive Theil des ersteren bereits im Bau begriffen, das Lokomotivgebäude zur Aufnahme von vier Lokomotiven schon vollendet, alle übrigen Bahnhöfe aber, so wie die projektirten Anhaltstationen vorbereitet.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:
Dr. Bail in Glogau, Vorsitzender;
Land- und Stadtgerichts-Direktor v. Reder zu Sprottau;
Justizrath Metzke zu Sagan;
Rittergutsbesitzer Graf v. Logau und Altendorf auf Reuthau;
Banquier Lehfeldt in Glogau.

Mitglieder des Verwaltungsraths sind:
Kaufmann Höppe zu Sagan, Vorsitzender;
Major Hardenack in Glogau;
Kommerzienrath Baller zu Sprottau;
Kaufmann Germershausen in Glogau;
Justizrath Roseno in Glogau;
Syndikus Schaller zu Sagan;
Kommerzienrath Willmann zu Sagan;
Kaufmann Müller zu Sprottau;
Major a. D. und Rittergutsbesitzer v. Eckartsberg auf Nieder-Zauche;
Rittergutsbesitzer v. Niebelschütz auf Metschlau.

An Lokomotiven sind bereits bestellt resp. angekauft:
7 bei Sharp Brothers und Komp. in Atlas Works bei Manchester in England,
3 bei Egells in Berlin,
1 bei Borsig daselbst.
Zusammen 11, die vorläufig für den Betrieb ausreichen werden.

Die erforderlichen Personen- und Güterwagen (achträdrig) werden von den Wagenfabrikanten Zoller und Pflug in Berlin und Link in Breslau angefertigt.

15. Liegnitz-Glogauer Eisenbahn.

(Seite 578.)

Die Ausführung dieses Unternehmens scheint aufgegeben zu sein, weil in neuerer Zeit eine Eisenbahnverbindung Breslau's mit Glogau über Lissa angeregt ist, um mittelst derselben in nächste Verbindung mit der Glogau-Posen-Stargard-Stettiner Eisenbahn zu treten. Das Zustande-

kommen dieses Projektes dürfte aus mehrfachen Gründen, namentlich im Interesse der Verkürzung des Weges für den zu erwartenden bedeutenden Verkehr zwischen dem adriatischen Meere und der Ostsee, sehr wünschenswerth sein.

16. Oberschlesische Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 579.)

Es erscheint nicht überflüssig, ehe die Leistungen auf der am 31. Oktober 1845 eröffneten Strecke der Oberschlesischen Eisenbahn von Oppeln bis Königshütte dargelegt werden, der Witterungsverhältnisse, welche im Jahre 1844 Statt fanden, zu gedenken, da diese einen bedeutenden Einfluß auf den Fortgang eines jeden, geschweige denn eines auf 13 Meilen ausgedehnten Baues ausüben. Wie ungünstig das vergangene Jahr, hinsichtlich des Betriebes der Erdarbeiten und Brückenbauten war, geht aus der Thatsache hervor, daß selbst die ältesten Leute sich keines so unbeständigen und schlechten Sommers und Herbstes erinnern können, als in jenem Jahre gewesen. In Oberschlesien war das Wetter noch viel ungünstiger als diesseit der Oder, und selten verging dort ein Tag, wo nicht auf irgend einem Theile der Baulinie Stürme und Regengüsse wütheten.

Der hieraus erwachsene hohe Wasserstand in den Flüssen erschwerte die Wassergewältigung bei den Grundbauten der Brücken auf eine nicht genug hervorzuhebende Weise. Ueberdies entstand hieraus der große Nachtheil, daß bei eintretenden Regengüssen, welche oft wolkenbruchähnlich Statt fanden, das Wasser gleich aus den Ufern der Flüsse und Bäche trat und Ueberschwemmungen verursachte, welche auf längere Zeit jede Fortsetzung der Bauten hinderten. Die Oder z. B., welche sonst in der Regel im Sommer und Herbste einen Wasserstand von 4 – 5, höchstens 6 Fuß am Oppelner Pegel hat, stand nicht ein einziges Mal im Jahre 1844 unter 6 Fuß am Pegel, größtentheils aber war in derselben ein wechselnder Wasserstand von 7 bis zu 10 Fuß und darüber. Der Wasserstand von 10 Fuß bis zu 14 Fuß 11 Zoll ist, laut amtlichen Wasserstands-Tabellen, im Jahre 1844 zwölf verschiedene Male eingetreten und hat 40 Tage lang angehalten. Dagegen ist in den sieben Monaten vom 1. April bis 1. November nur etwa 95 Tage lang der Wasserstand zwischen 6 und 7 Fuß gewesen. Bei der stets geringen Dauer dieses niedrigen Wasserstandes konnte begreiflicherweise bei den Grundbauten nicht viel vorgenommen werden.

Ein fernerer Nachtheil, welchen das anhaltend überaus schlechte Wetter mit sich führte, war der, daß sämmtliche Zufuhrwege, welche ohnehin schon in Oberschlesien in einem sehr mangelhaften Zustande sind, durchaus grundlos und unfahrbar wurden, daß daher die nothwendigen Baumaterialien jeder Art nur mit großer Mühe und mit erheblichen Kosten beschafft werden konnten.

Außerdem wurde die Fabrikation der Ziegel und Klinker sehr verzögert und erschwert, indem das gestrichene, rohe Fabrikat eben so viele Monate zum Austrocknen brauchte, als sonst Wochen dazu gehören. — Aus Mangel an Material mußten nicht selten, bei den Bahnhöfen sowohl als bei den Brücken, die Arbeiten eingestellt werden.

Alle diese Umstände erschwerten den lebendigen und raschen Betrieb des Baues ungemein, aber dennoch wurde es möglich, denselben im Laufe des Jahres 1844 so weit zu führen, daß sich am Schlusse desselben der Stand der Arbeiten ungefähr, wie folgt, stellte:

Die Strecke von Scepanowitz bis Königshütte begreift die **V.** bis **IX.** Sektion, zusammen 26307,2 Ruthen lang, in sich.

Auf diesen fünf Sektionen sind in Summa zu fertigen:

341820 Schachtruthen Auftrag,
176688,6 " Abtrag;

auszuführen waren noch:

109018,1 Schachtruthen Auftrag,
36703,0 " Abtrag;

vollendet:

232801,9 Schachtruthen Auftrag,
139985,6 " Abtrag.

Nicht so günstig war der Stand der Brückenbauten auf gedachter Strecke. Es sind nämlich in Summa aufzuführen:

6759 Schachtruthen Bruchsteinmauerwerk und
2285,2 " Klinkermauerwerk,
9044,2 Schachtruthen Mauerwerk.

Davon waren hergestellt:

3480 Schachtruthen Bruchsteinmauerwerk und
1361,5 " Klinkermauerwerk,
4841,5 Schachtruthen, so daß also noch:
3279 Schachtruthen Bruchsteinmauerwerk und
923,7 " Klinkermauerwerk,
4202,7 Schachtruthen Mauerwerk auszuführen sind.

An Material zu diesem Mauerwerk waren vorhanden:

1195⅜ Schachtruthen Bruchsteine und 685500 Stück Klinker.

Die Länge des in Summa, incl. der Nebenstränge auf den Bahnhöfen, zu verlegenden Gestänges für diese Strecke beträgt, incl. der Nebengeleise des Königshütter Bahnhofes, 28924 laufende Ruthen. Verlegt waren erst 7035,2 Ruthen Bahn, und mit den Nebengestängen auf dem Oppelner Bahnhofe 7352 laufende Ruthen, so daß also für das Jahr 1845 21572 laufende Ruthen zu legen übrig blieben.

Nachdem schon während des Winters 1845 der Transport der verschiedenen Materialien besorgt war, wurden im Frühjahre mit der größten Thätigkeit die verschiedenen Bauwerke in Angriff genommen und im Laufe des Jahres 1845 sowohl diese als auch die Legung des Oberbaues so weit ge-

fördert, daß Ende August bereits Probefahrten gemacht, am 31. Oktober aber die Bahnstrecke von Oppeln bis Königshütte feierlich eröffnet und am 2. November dem Verkehr übergeben werden konnte.

Auf der X. Sektion, von Königshütte bis Slupna an der Landesgrenze, sind die Erdarbeiten in Angriff genommen und wird der Bau so gefördert, daß diese Bahnstrecke mit der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn zu gleicher Zeit (im Jahre 1846) eröffnet werden kann.

Ueber die wegen Erhöhung des Anlagekapitals erforderlich gewesenen Verhandlungen und Feststellungen werden wir unter „c. Anlage- und Einrichtungskosten" ein Näheres anführen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Dem Seite 589 Angeführten fügen wir nur hinzu, daß auf der gegenwärtig dem Verkehre eröffneten Bahnstrecke von Breslau bis Königshütte an Bahnhöfen und Anhaltstellen vorhanden sind: Breslau, Cattern (⅚ Meilen von Breslau), Leisewitz (2½ Meilen), Ohlau (4 Meilen), Brieg (6 Meilen), Lossen (7 Meilen), Löwen (8 Meilen), Czeppelwitz (9 Meilen), Sczepanowitz (10¾ Meilen), Oppeln (11 Meilen), Gogolin (14 Meilen), Kosel (17 Meilen), Rudzinitz (19 Meilen), Gleiwitz (22 Meilen), Zabrze (22¾ Meilen), Ruda (23¼ Meilen), Königshütte, 24 Meilen.

Auf der im Bau begriffenen Bahnstrecke zwischen Königshütte und Slupna an der Landesgrenze wird in der Nähe von Schwientochlowitz, bei Kattowitz, ein Anhalteplatz und bei Myslowitz ein Bahnhof eingerichtet.

Die ganze Länge der Bahn bis Myslowitz beträgt 27 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 597.)

Als Erläuterungsbericht führt der Ober-Ingenieur Rosenbaum zu den der General-Versammlung am 28. April 1845 vorgelegten Kosten-Anschlägen der Linie vou Oppeln bis Slupna an der Landesgrenze Folgendes an:

„Die unter dem 14. März 1844 vorgelegten Kostenanschläge betrafen nur die vier ersten Sektionen von Oppeln bis Gleiwitz und sind in so fern jetzt unvollständig, als seitdem die Super-Revision der eingereichten Projekte erfolgt ist und nicht unerhebliche, theilweise selbst bedeutende, den Kostenpunkt tangirende Veränderungen vorgeschrieben worden sind. Auch ist durch Beschluß der letzten General-Versammlung die Verbreiterung des Planums auf der Strecke von Oppeln bis nach Kosel von 15 Fuß auf 26 Fuß, für zwei Geleise nämlich, beschlossen worden, und alles dieses hat eine theilweise Umarbeitung und Ergänzung der Kostenanschläge nothwendig zur Folge gehabt.

Es ist dieses die Ursache, daß die definitive Veranschlagung jetzt erst beendet werden konnte, da die Umarbeitung der bereits vollendeten Anschläge eine nicht unerhebliche Mehrarbeit herbeiführte. In wie weit die von dem Königl. Finanz-Ministerium unterm 24. Mai 1844 verordneten Abänderungen von

meinem eigenen Projekt auf den Kostenpunkt influiren, wird die nachfolgende Auseinandersetzung erörtern.

Es ist dies für mich um so mehr von Wichtigkeit, als ohne gehörige Würdigung dieser Veranlassung es den Anschein haben könnte, daß ich entweder Kostenanschläge gefertigt, für welche die Bauten nicht auszuführen sind, oder als wären meine Pläne so unzureichend gewesen, daß sie einer so bedeutenden Korrektur, wie damit vorgenommen worden, bedurft hätten.

Wem die ersten Perioden des Eisenbahnbaues noch nicht aus dem Gedächtniß entschwunden sind, dem wird erinnerlich sein, daß das Projekt der Oberschlesischen Eisenbahn von vielen Seiten als ein von vornherein verfehltes betrachtet wurde, und daß man die dafür verwendete Summe als verloren ansah. Dank sei es der eisernen Beharrlichkeit der Männer, welche an der Spitze des Unternehmens standen, daß sie sich durch derartige Urtheile nicht irre machen ließen und mit seltener Konsequenz das den höchsten Interessen der Provinz gewidmete Unternehmen gründeten, und auf diese Weise zunächst die Bahn von Breslau bis Oppeln schufen. Auf dem halben Wege stehen zu bleiben, war um so weniger rathsam, als der Bahnhof bei Scepanowitz nur eine sehr ungünstige Lage bei Oppeln erhalten konnte und überdies die Kommunikation mit der Stadt durch einen sehr hohen Brückenzoll erschwert wird, welches für den Personenverkehr, mehr aber noch für den Güterverkehr von dem allernachtheiligsten Einflusse ist. Unter sehr bedenklichen Verhältnissen, und ohne zu wissen und zu ahnen, auf welche Weise die zum Bau nöthigen Fonds beschafft werden sollten, wurde im Jahre 1842 die Ausarbeitung des generellen Projekts zur Weiterführung der Bahn nach Neu-Berun angeordnet, wobei alle Anlagen auf das unbedingt nöthige Maaß reduzirt werden mußten, um die zur Vollendung der Bahn erforderlichen Summen zu menagiren, weil die Weiterführung der Bahn in dem Maaße ermöglicht wurde, als der Baukosten-Aufwand ermäßigt werden konnte.

Die darauf folgenden besseren Zeitverhältnisse für den Bau von Eisenbahnen und die seitdem gewonnene Ueberzeugung, daß der Verkehr in Oberschlesien durch die Eisenbahn zu einer noch unberechenbaren Höhe steigen muß, wurde eine dringende Veranlassung, bei der speziellen Ausarbeitung der Projekte von Oppeln bis Gleiwitz, die Bahnhofs-Anlagen namentlich gegen das frühere Projekt bedeutend zu vergrößern. Bei allen übrigen Bauwerken wurde aber das von Breslau nach Oppeln befolgte System beobachtet, die Brücken überall wenn möglich massiv und gewölbt zu bauen, wo dieses jedoch wegen beschränkter Höhe der Dammschüttungen nicht zulässig war, oder bei Ueberbrückung von Wegen, welche über oder unter der Eisenbahn durchgeführt werden, Holzkonstruktionen zur Ueberdeckung anzuwenden, die Stirn- und Flügelmauern dieser Bauwerke aber in allen Fällen massiv aufzuführen.

Die Bestimmung des Königlichen Finanz-Ministeriums, alle Brücken ohne Ausnahme zu wölben, war eine Neuerung, da dergleichen Bauwerke mit Holz-Konstruktionen auf der Anhaltischen Bahn und auf der Strecke von Breslau bis Oppeln sehr häufig vorkommen und früher ganz dem Zwecke entsprechend befunden wurden. Auf allen Bahnen, selbst auf denjenigen, welche

auf Staatskosten und mit dem größten Luxus gebaut werden, — wie z. B. auf den Badenschen Eisenbahnen — kommt diese Konstruktion sehr häufig vor. Die Baukosten werden durch diese hohe Anordnung nicht unerheblich vergrößert, weil, um die hierzu oft mangelnde Höhe zu gewinnen, die Dammschüttungen häufig um mehrere Fuß erhöht werden müssen.

Ein weiterer Umstand, welcher auf den Kostenpunkt Einfluß hatte, war der, daß seither bei allen Bauwerken auf der Bahn die Flügelwände der Brücken, Durchlässe und Wege-Ueberbrückungen eine eben so große Länge bekamen als sie hoch waren, oder daß sie für eine einfüßige Böschung angelegt wurden. Nach den Revisions-Bemerkungen des Finanz-Ministeriums sollen jedoch alle dergleichen Flügelmauern für eine $1\frac{1}{2}$ füßige Böschung eingerichtet werden. Hierdurch wird das zu den Flügelmauern erforderliche Mauerwerk um die Hälfte vermehrt, ohne daß ein spezieller Nutzen von dieser Abweichung des seither allseitig befolgten Systems wahrnehmbar ist. Es kann in einzelnen Fällen eine solche Anordnung von Nutzen sein, jedoch daß sie überall nothwendig sei, ist nicht wohl einzusehen.

Auch ist hierher die Anordnung zu rechnen, wegen Verlängerung derjenigen Brücken, deren Flügelmauern mit der Breite des Planums abschneiden, und welche bei einer Länge von 15 oder 26 Fuß auf jeder Seite um 2 Fuß verlängert werden müssen, so daß dieselben 19 oder 30 Fuß lang werden, je nachdem das Planum für ein oder zwei Geleise bestimmt ist.

Der Nutzen dieser Verlängerung der Stirnmauern ist schwer zu erkennen, denn Brücken dieser Art haben in der Regel eine so geringe Erdlage über ihrem Gewölbe, daß sie keinen, oder doch nur einen sehr geringen Druck gegen die Flügelmauern ausüben kann, wonach jene Vorsicht nicht leicht begreiflich ist.

Ueberdies wird es dem Auge nicht wohlthun, wenn die scharf abgeschnittenen Kanten des Planums so plötzlich ohne genügende Ursache unterbrochen werden.

Eine dritte Abänderung war die gänzliche Verwerfung der beabsichtigten Ausführung von Brücken und Durchlässen in Form eines Tunnels. Bei dem sehr koupirten Terrain und der Nothwendigkeit, die Bahn in Flußthäler zu legen, in welche eine außerordentliche Menge tiefer Seitenthäler einmünden, wurden eine sehr große Menge Durchlässe und Brücken in sehr hohen Dämmen erforderlich. Die seither bei uns übliche Konstruktion für dergleichen Bauwerke besteht darin, daß zwei geradestehende Stirnmauern, welche nach der Menge des durchfließenden Wassers verschieden von einander entfernt stehen, durch ein Halbkreisgewölbe mit einander verbunden werden; die Sohle dieser Brücken wird gepflastert. Diese Konstruktion erfordert, besonders bei den höheren Dämmen, sehr bedeutende Massen Mauerwerk, weshalb es darauf ankam, da in jener Gegend, wo die Wege stets ohne Ausnahme nur mit großen Schwierigkeiten fahrbar, und große Lasten daher nur mit großen Anstrengungen zu bewegen sind, die Masse des zu verwendenden Baumaterials möglichst zu vermindern. Keine Konstruktionsart bietet eine gleiche Festigkeit bei dem Minimum der Materialverwendung als

die Tunnelform, und die Engländer, dieses wohl erkennend, haben dergleichen Formen gern und häufig angewendet.

Diesen gewiß nicht zu verwerfenden Mustern ist bei einem großen Theile der zu erbauenden Brücken gefolgt, die Konstruktion ist aber bedenklich befunden und nicht genehmigt worden, weshalb zu der früher üblichen Konstruktion zurückgekehrt werden muß. Diese Bedenklichkeit ist nicht wohl zu begreifen, denn die Tunnelform ist unstreitig das festeste Gewölbe, welches konstruirt werden kann, da es in allen seinen Punkten der Last einen gleich kräftigen Widerstand leistet, während bei der andern Konstruktionsweise die Stirnmauern eher die Möglichkeit einer Verrückung darbieten. Wie sehr aber die Kosten durch diese veränderte Konstruktion wachsen, ist am deutlichsten an der Brücke in Stat. 388 Sekt. **VII.** zu ersehen. Die Kosten derselben, nach der Tunnelform, ausgeführt mit den vorzüglichsten Klinkern, sind in dem unterm 14. März 1844 eingereichten Anschlage mit 6200 Thlr. berechnet, während die jetzige Konstruktion, mit Flügelmauern zu $1\frac{1}{2}$füßigen Böschungen, auf 12770 Thlr. veranschlagt werden mußte.

Die Konstruktion der Brücken über die Oder, den Mühlgraben bei Oppeln, die Klodnitz und den Klodnitzkanal hat in so fern auch eine Veränderung erlitten, als das Königliche Finanz-Ministerium die Anordnung von sechs gußeisernen Sprengwerken, statt der projektirten vier, vorschrieb. Eine vorgenommene Belastung der Sprengwerke ergab zwar, daß die angenommene Zahl hinreichend ist, weshalb die Königliche Regierung zu Oppeln die Verwendung von nur vier Stück befürwortete; die Entscheidung erfolgte aber dahin, daß fünf Stück dergleichen verwendet werden müssen, wodurch ein Mehrkostenaufwand von mindestens 15000 Thlr. herbeigeführt wird. Obgleich gegen diese Aenderungen vielfach remonstrirt worden ist, so sind doch nur unerhebliche Abweichungen gestattet worden, und mußten in Folge dessen die Projekte und Anschläge der **IX.** und **X.** Sektion gleich nach den gegebenen Vorschriften ausgearbeitet werden.

Obzwar, wie schon erwähnt, durch die eingetretenen besseren Konjunkturen die Bahnhöfe bedeutend größer als früher projektirt werden konnten, so waren dennoch auch diese Anlagen nicht groß und räumlich genug befunden worden, und ist Seitens des Königlichen Finanz-Ministeriums der Auftrag erfolgt, das Terrain der Bahnhöfe überall bedeutend zu vergrößern.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß die anbefohlenen Abänderungen in den meisten Fällen gut und zweckmäßig sind, besonders wenn die Fonds dazu nicht fehlen und überall da, wo es nicht darauf ankommt, einige Tausend Thaler mehr oder weniger zu verbauen. Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft hat aber alle Ursache, in allen ihren Ausgaben sich der größten Sparsamkeit zu befleißigen, und Referent kann sich mit der Idee nicht befreunden, daß es nothwendig sei, jetzt Römerwerke zu bauen, damit in den ersten 60 bis 80 Jahren keine Reparaturen an den Bauwerken vorkommen, und das Anlagekapital dadurch stark zu belasten, während eine einfache Holzkonstruktion bei ungleich geringeren Kosten dieselben Dienste thut.

Damit ich nicht mißverstanden werde, wird jedoch noch erwähnt, daß dieses letztere sich auf die kleinen Brücken von 10 bis 18 Fuß Weite bezieht, bei welchen die Balken, wenn sie einmal schadhaft geworden sind, ohne Mühe und Störung des Betriebes ausgewechselt werden können."

Nachdem Herr Rosenbaum durch den im Vorstehenden angeführten Theil seines Berichts hinlänglich die Bedenken wegen Erhöhung des Baufonds beseitigt zu haben glaubt, geht er zu der Vergleichung der einzelnen Positionen der Anschläge über. Wir begnügen uns jedoch damit, das Verhältniß der einzelnen Titel des Anschlages in nachstehender Tabelle zusammenzustellen.

No.	Benennung der Positionen.	Kosten nach dem Voranschlage von 1842.			Kosten nach dem jetzigen Anschlage von 1844 u. 1845.			Früher nicht berechnete Kosten, incl. des Oder-Ueberganges u. des Doppelgeleises bei Kosel.		
		Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
1	Tit. A. Erdarbeiten	342800	—	—	398100	—	—	65600	—	—
2	= B. Brückenbauten	104230	—	—	424595	21	5	213226	—	—
3	= C. Oberbau	924364	—	—	866270	—	—	—	—	—
4	= D. Wege-Uebergänge	48520	—	—	60739	19	6	4000	—	—
5	= E. Grund-Entschädigung . .	131746	—	—	115791	9	6	—	—	—
6	= F. Aufsichtskosten	49580	—	—	73300	—	—	—	—	—
7	= G. Bahnhofs-Anlagen . . .	71300	—	—	214639	25	4	67166	—	—
8	= H. Geräthschaften u. Utensilien	42000	—	—	39810	—	—	—	—	—
9	= I. Vermessungskosten rc. . .	35000	—	—	33618	6	—	—	—	—
10	= K. Insgemein	51160	—	—	50000	—	—	—	—	—
11	= L. Dampfwagen	120000	—	—	210000	—	—	90000	—	—
12	= M. Personen- und Lastwagen .	130400	—	—	193700	—	—	63300	—	—
13	= N. Drehscheiben, Pumpen rc. .	9900	—	—	32400	—	—	—	—	—
14	= O. Inventarium	—	—	—	31500	—	—	31500	—	—
15	= P. Neubauten auf dem Breslauer Bahnhofe	—	—	—	48056	—	—	48056	—	—
16	= Q. Materialien-Depots . . .	—	—	—	50000	—	—	50000	—	—
17	= R. Rendantur-Gebühren . .	3153	—	—	7500	—	—	—	—	—
18	= S. Zinsverlust	123970	—	—	114015	8	3	—	—	—
	Summe	2,190123	—	—	2,964000	—	—	632848	—	—

Hiernach überschreitet der jetzige Kosten-Anschlag den früheren um 773877 Thlr. Die letzte Kolonne der vorstehenden Tabelle enthält die früher nicht berechneten Kosten, welche wesentlich dadurch erforderlich wurden:

1. daß die Erdarbeiten theilweise gleich auf zwei Geleise ausgeführt werden mußten,
2. daß die Brückenbauten wesentlich in der Konstruktion gegen den Anschlag zu ändern angeordnet wurde,
3. daß die Zahl der Dampf- und Personen-, so wie der Güterwagen erhöht und die Ausgabe dadurch vertheuert wurde,
4. daß die Bahnhofs-Anlagen durchweg bei weitem vergrößert werden mußten und
5. daß die durch die Erweiterung des Betriebes bis zur Landesgrenze bedingten, auf dem Breslauer Bahnhofe bereits aufgeführten Bauten den Baukosten der zweiten Sektion zutraten.

Die Summe dieser Kosten ist 632848 Thlr. Zieht man diese Summe von jener Differenz der beiden Anschläge ab, so bleibt nur ein Mehrkosten-Aufwand von 141029 Thlr., eine Summe, welche in Betracht der so sehr veränderten Bahnlinie gewiß nicht hoch erscheint.

Da nun für die Strecke von Oppeln bis zur Landesgrenze durch Aktien Litt. B. im Ganzen 2,400000 Thlr. gedeckt sind, so bleiben noch erforderlich 564000 Thlr.

Eine weitere und eben so beträchtliche Erhöhung des Baukapitals wird aber durch die besonderen Verkehrsverhältnisse, welche sich auf der Oberschlesischen Eisenbahn herausstellen, unabweislich. Die betreffenden Königlichen Behörden wünschen in Rücksicht der Wichtigkeit des Handels und wegen der gebotenen Möglichkeit, die Königlichen Hütten-Etablissements durch die Dampfwagenzüge von den Königlichen Kohlengruben unmittelbar mit dem erforderlichen Brenn-Material zu versorgen,

1. die Anlage eines Haupt-Zollamtes in Myslowitz und einer Packhofs-Niederlage auf dem Bahnhofe zu Breslau, gegen theilweise Entschädigung Seitens des Steuer-Fiskus; ferner
2. die Anlage einer Zweigbahn von Dechen-Kohlen-Schacht bei Gleiwitz bis zur Gleiwitzer Eisenhütte.

   Diese Verbindungsbahn, welche theilweise auch für die in Gleiwitz projektirte Coaksbrennerei der Gesellschaft nothwendig ist, da dieselbe dann in den Stand gesetzt wird, den bisherigen Bedarf an Brennmaterial auf ein Fünftheil der Kosten zu ermäßigen. Jene Anlagen im Interesse des ausländischen Verkehrs erfordern, incl. der Coaksbrennereien, einen Aufwand nach dem generellen Anschlage von 151842 Thlr.
3. Der Kohlen-Transport für das Königliche Hüttenwerk zu Gleiwitz, so wie für die Coaksbrennerei, wird nahe an 800000 Zentner Kohlen jährlich umfassen müssen. Dieser außerordentliche und in dem früheren Projekte nicht berücksichtigte Verkehr muß mit angemessenen Fahrzeugen selbstständig ausgerüstet werden, und es ist daher nothwendig, dafür in Ansatz zu bringen: 2 Lokomotive für . . . . 25000 -

   10 achträdrige offene Lastwagen für den Kohlen-Transport, à 2200 Thlr. . . . . 22000 -
4. Die Einrichtung des Kieferfleckes am Breslauer Bahnhofe zur Waaren- und Kohlen-Niederlage, nebst Zweigbahn vom Telegraphen No. 2. ab, und Errichtung eines Güter- und Expeditions-Lokals, incl. Grundentschädigung, 400 Ruthen Oberbau auf massiven Pfeilern u. s. w. erfordert einen Kostenaufwand von . . 52500 -
5. Für Errichtung drei neuer Wasserstationen zu Löwen, Brieg und Ohlau, da die jetzt vorhandenen nicht ausreichen, sind noch zu verausgaben . . . . 6000 -

6. Für das zwischen Kosel und Oppeln projektirte, jetzt zur Ausführung nöthige Doppelgeleis, 11000 laufende Ruthen, sind erforderlich . . . . 362424 Thlr.
7. Für Zinsverlust und unvorhergesehene Ausgaben müssen zur Berechnung kommen . . . . 21394 =

Zusammen 641000 Thlr.

die noch zur vollständigen Eröffnung des Betriebes erforderlich sind.

Es würde sich hiernach, einschließlich des von dem Ober-Ingenieur nachgewiesenen Mehrbedarfs, eine Erhöhung des Baufonds um 1,205000 Thlr. herausstellen. In Rücksicht indessen, daß der Betrieb einer Eisenbahn von der Ausdehnung wie die Oberschlesische, ohne ein mäßiges Betriebskapital nicht wohl administrirt werden kann, wird die Erhöhung des Stamm-Aktien-Kapitals **Litt. A.** und **B.** von

3,829700 Thlr.

um 33⅓ Prozent durch Ausgabe von

1,276600 Aktien

nothwendig, wodurch nach Abzug des nachgewiesenen Baubedarfs von 1,205000 Thlr. ein mäßiges Betriebskapital von 71600 Thlr. zur Verfügung bleibt.

Durch einhelligen Beschluß der am 28. April 1845 zu Breslau gehaltenen General-Versammlung wurde die Vermehrung des Aktien-Kapitals um obige Summe in der Art genehmigt, daß 12766 Stück Aktien in der Form und unter den rechtlich durch den zweiten Nachtrag des Gesellschafts-Statuts festgestellten Bedingungen der Stamm-Aktien **Litt. B.** ausgefertigt und an die Inhaber der Aktien **Litt. A.** und **B.** in der Art untergebracht würden, daß jeder Inhaber von drei Aktien berechtigt sein solle, Eine der neu auszufertigenden Aktien gegen Einzahlung des Nominalbetrages derselben, also gegen Erlegung von 100 Thlr., zu übernehmen.

Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, nach erfolgter Genehmigung des Nachtrages zum Gesellschafts-Statute, die zur Ausführung seiner Bedingungen erforderlichen Maaßregeln zu bewerkstelligen, auch bis zum Eingange dieser Genehmigung die zur Fortsetzung und Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel im Wege des Kredites und rechtsverbindlich für die Gesellschaft zu beschaffen.

Der Finanz-Minister erklärte sich jedoch mit diesem Beschlusse der General-Versammlung nicht einverstanden, indem er zu einer Erhöhung des Stamm-Aktien-Kapitals seine Zustimmung nicht geben wollte. In einer hierauf am 16. Juli 1845 zu Breslau gehaltenen General-Versammlung war man zwar mit der Kreirung von Prioritäts-Aktien, welche von Seiten des Staates zu amortisiren wären, einverstanden, aber auch hierauf wurde von Seiten des Finanz-Ministers nicht eingegangen. Vielmehr eröffnete derselbe im Anfange Oktober d. J. dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft: daß er ermächtigt sei, der Gesellschaft die Gewährung eines durch Prioritäts-Aktien zu verbriefenden Darlehens von 1,276600 Thlr. zu 3½ Prozent Zinsen aus der Staatskasse zuzusichern, indem auf das Verlangen einer von Seiten

des Staates zu übernehmenden Verpflichtung zur Amortisation der neuen Prioritäts-Aktien nicht eingegangen werden könne. In Folge dieser Erklärung wird der Abschluß eines, in einem Nachtrage zu den Statuten aufzunehmenden Darlehn-Vertrages, der die zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel in vortheilhaftester Weise gewährt und von dem Seitens der Staats-Regierung der Bahn beigemessenen Werthe und Vertrauen Zeugniß giebt, unverzüglich vor sich gehen.

Durch die Vermehrung des Aktien-Kapitals um die obige Summe stellen sich die Durchschnittskosten einer Meile auf 196400 Thlr.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Da sich durch die neueren Veranschlagungen in dem Seite 609 bis 611 Angeführten sehr Vieles theils verändert hat, theils zugekommen ist, so geben wir in dem Nachstehenden eine Uebersicht des Bahnbaues und der Bauwerke auf der Bahnlinie von Oppeln bis zur Landesgrenze.

An Erdmassen sind auf den sechs Bau-Sektionen der Bahn zu bewegen:

Nummer der Sektion.	Länge der Sektion. Ruthen.	Auftrag. Schachtruthn.	Abtrag. Schachtrth.	Zur Seite abzulagern. Schachtrth.	Zur Seite zu entnehmen. Schachtruthn.	
V.	7275,2	59114,2	45000,8	25973,8	40087,2	Doppelbahn.
VI.	3992,5	33881,8	18597,5	1557,5	16840,8	
VII.	5076,0	68983,3	21098,3	2988,8	50873,8	
VIII.	5016,5	67189,1	36878,7	4701,5	35011,9	
IX.	4947	112652,6	55113,3	6031,1	63570,4	
X.	5250	70316,8	19827,9	3330,1	53819,0	
Summe	31557,2	412136,8	196516,5	44582,8	260203,1	
		44582,8			196516,5	
		456719,6 Schachtruthen.			456719,6 Schachtruthen.	

Es sind also in Summa 456719,6 Schachtruthen Erde zu bewegen, was etwa 28000 Schachtruthen pro Meile ausmacht.

Im Ganzen sind auf der Bahnlinie erforderlich:

160 Brücken,
6 Durchfahrten unter der Bahn,
1 Durchfahrt über der Bahn.

Von den Brücken sind als Hauptbauten die Seite 609 angeführten zu betrachten.

Die vorstehenden Bauwerke, deren lichte Weite und das dazu erforderliche Material vertheilen sich auf die einzelnen Bau-Sektionen wie folgt:

Nummer der Sektion.	Anzahl		Lichte Weite		Erforderliches	
	der Brücken.	der Durchfahrten.	der Brücken.	der Durchfahrten.	Bruchstein-	Klinker-
					Mauerwerk.	
V.	26	3	1431,5	39	1131,8	1571,5
VI.	22	—	130	—	536,7	38,4
VII.	18	2	324	27	896,1	345,2
VIII.	30	1	528,5	15	1344,3	330,1
IX.	28	1	269	15	2850,2	—
X.	36	—	260	—	2121,6	—
Summe	160	7	2943	96	8880,7	2285,2

Ueber die Konstruktion der Brücken gilt theils das Seite 610, theils das unter Anlage- und Einrichtungskosten S. 193 Gesagte.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmaschinen.

(Seite 611.)

Direktion und Ausschuß bilden den Verwaltungsrath.

Staats-Mitglied desselben ist stellvertretend: der Königliche Regierungs-Assessor Freiherr v. Düring zu Oppeln.

Mitglieder der Direktion sind:
Geh. Kommerzienrath v. Löbbecke;
Kommerzienrath Schiller;
Banquier Eichborn;
Kommerzienrath Kraker;
Regierungsrath Kuh;
Kaufmann Reimann;
Graf Gustav v. Saurma;
Kaufmann R. Weiß.

Mitglieder des Ausschusses:
Geh. Rath Nöldechen, Präses;
Stadtrath Becker;
General-Major v. Langen;
Banquier Franck;
Banquier Heimann;
Kaufmann Müller;
Graf Moritz v. Saurma;
Stadtrath Scharff.
Ober-Ingenieur der Bahn ist Rosenbaum,
Spezial-Direktor: Lewald.

Dem Berichte über die Veranschlagung zufolge sollen für die Strecke von Scepanowitz bei Oppeln bis zur Landesgrenze bei Slupna 16 Maschinen angeschafft werden.

Für die Strecke von Breslau bis Oppeln sind bisher 8 Maschinen beschafft worden, nämlich die Maschinen: Silesia, Breslau, Ohlau, von Sharp

Roberts u. Komp. in Manchester, Löwen, Oppeln, Oels und Borussia, von A. Borsig in Berlin, und Brieg von Edmund's und Herrenkohl in Aachen.

Für die Fortsetzung der Bahn sind vorläufig 13 Maschinen bezogen, und zwar: 3 Lokomotive (Cosel, Gleiwitz und Königshütte) von Sharp Brothers in Manchester, 6 Lokomotive von Borsig in Berlin. Diese letzteren Maschinen haben 12 Zoll Cylinder-Durchmesser und sechsrädrige Tender, sind mit Patent-Expansion versehen und kosten à 11500 Thlr.

Von Robert Stephenson in Newcastle upon Tyne sind 2 Maschinen von 13 Zoll Cylinder und mit Expansion, jedoch ohne Tender, weil diese in Breslau gefertigt wurden, für den Preis von je 1300 Lstr. beschafft worden. Von den Gebrüdern Sharp in Manchester bezog man 2 Maschinen ohne Tender, von 13 Zoll Cylinder-Durchmesser, zu dem Preise von je 1330 Lstr.

Außerdem lieferte die Fabrik von Longridge u. Komp. zu Newcastle upon Tyne eine Maschine als Probe, welche jedoch noch nicht gekauft ist. Die noch fehlenden sind bei der überaus großen Beschäftigung der Fabrikanten in diesem Fache bald zu bestellen, um sie noch rechtzeitig zu erhalten.

Laut Bericht zur Veranschlagung der Bahn vom 25. Januar 1845 sind für die Oberschlesische Bahn überhaupt erforderlich und veranschlagt:

4	4rädrige	Personenwagen 1. Klasse,
2	4 =	= 1. und 2. Klasse,
4	6 =	= 1. = 2. =
10	4 =	= 2. Klasse,
10	6 =	= 2. =
24	4 =	= 3. = bedeckt,
20	6 =	= 3. = =
10	4 =	= 3. = offen,
10	6 =	= 3. = =
10	4 =	Passagiergepäckwagen,
4	6 =	=
4	4 =	bedeckte Lastwagen,
10	6 =	= =
6	8 =	= =
40	4 =	offene =
20	6 =	= =
10	8 =	= =
6	Viehwagen in 2 Etagen,	
6	Pferdewagen,	
4	4rädrige	Schneepflüge,
6	6 =	=
zusammen 256	Fahrzeuge.	

Für die Strecke von Breslau bis Oppeln sind erbaut:

4	4rädrige	Personenwagen 1. Klasse,
2	4 =	= 1. und 2. Klasse,
10	4 =	= 2. Klasse,
18	4 =	= 3. = bedeckt,

4	6rädrige	Personenwagen	3. Klasse	bedeckt,
1	4 „	„	3. „	offen,
4	4 „	Passagiergepäckwagen,		
20	4 „	bedeckte Lastwagen,		
20	4 „	offene „		
2	4 „	Viehwagen in 2 Etagen,		
2	Pferdewagen,			
3	4rädrige Schneepflüge,			
zusammen 90	Fahrzeuge.			

Für die Fortsetzung der Bahn sind größtentheils beschafft oder noch anzufertigen:

4	6rädrige	Personenwagen	1. und 2. Klasse,	
10	6 „	„	2. Klasse,	
6	4 „	„	3. „	bedeckt,
16	6 „	„	3. „	„
9	4 „	„	3. „	offen,
10	6 „	„	3. „	„
6	4 „	Passagiergepäckwagen,		
4	6 „	„		
20	4 „	bedeckte Lastwagen,		
10	6 „	„ „		
6	8 „	„ „		
20	4 „	offene „		
20	6 „	„ „		
10	8 „	„ „		
4	Viehwagen in 2 Etagen,			
4	Pferdewagen,			
1	4rädriger Schneepflug,			
6	6rädrige Schneepflüge,			
zusammen 166	Fahrzeuge.			

Diese Fahrzeuge sind oder werden sämmtlich in den Werkstätten der Gesellschaft auf dem Breslauer Bahnhofe gefertigt, und wird diese Anzahl mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der ganzen Bahn vollendet sein.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 613.)

Die Betriebseinnahmen im Jahre 1844 waren wie folgt:

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Tit. 1. Personen-Transport: 250061 Reisende . . .				116802	19	7
„ 2. Nebenerträge:						
a) Gepäckfracht: 21364 Ztr.	4692	3	6			
b) Für Thiere und Equipagen	4373	3	3			
				9065	6	9
„ 3. Güter-Transport: 207360 Ztr.				28154	15	7

		Thlr.	Sgr.	Pf.
Tit. 4.	Pachten	3732	23	9
= 5.	Fixirte Einnahmen	434	—	—
= 6.	Extraordinäre Einnahme	4633	19	1
	Summe der Betriebseinnahmen	162822	24	9

Die aus dem Betriebe direkt hervorgegangenen Einnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Monate des Jahres 1844 und auf die bis jetzt verflossenen des Jahres 1845, wie folgt:

	1844. Thlr.	Sgr.	Pf.	1845. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	8281	25	10	10242	20	1
Februar	8475	15	9	7716	21	4
März	10803	2	3	10426	19	2
April	12716	14	1	8451	14	10
Mai	15714	29	2	15942	24	3
Juni	15469	23	1	20272	11	10
Juli	14913	24	9	17012	27	3
August	14658	25	10	15965	12	6
September	15420	20	11	18022	—	10
Oktober	14297	4	10	16362	4	6
November	11633	24	10	28312	27	6
Dezember	11527	25	3			
zusammen	153913	26	7			
Dazu Lagermiethe	108	15	4			
Summe	154022	11	11			

Von den Einnahmen des Jahres 1844 kamen auf den einzelnen Stationen ein:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Zu Breslau	71031	23	7
= Ohlau	17669	7	11
= Brieg	19717	18	5
= Lossen	2164	27	9
= Löwen	7185	23	—
= Oppeln	36253	1	3
zusammen	154022	11	11

Die Betriebsausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
Tit. 1.	Unterhaltung der Bahn	11948	14	10
= 2.	= = Gebäude	1058	13	8
= 3.	= = Maschinen	27984	12	11
= 4.	= = Wasserkrahne, Pumpen, Drehscheiben ꝛc.	93	22	10
= 5.	= = Wagen	6287	10	8
= 6.	Gehalte	36755	24	2
= 7.	Ersatz der Bekleidung	593	21	5

		Thlr.	Sgr.	Pf.
Tit. 8.	Bureaukosten	274	4	5
„ 9.	Allgemeine Betriebskosten	5959	27	11
	Summe der Betriebsausgaben	90956	2	10
	Die Gesammteinnahme betrug	162822	24	9
	Verbleibt Ueberschuß	71866	21	11

Auf 1,800000 Thaler Stamm- und Prioritäts-Aktien vertheilt, ergiebt pro 100 Thlr.: 3 Thlr. 29 Sgr. 9 Pf. an Zinsen.

Es sind hiernach, mit Berücksichtigung des Seite 614 angegebenen, auf das Jahr 1844 übertragenen Ueberschusses von 12366 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf., für die ganze Betriebszeit, vom 22. Mai 1842 bis ult. Dezember 1844: 4 Thlr. 24 Sgr. pro 100 Thlr. Aktie aufgekommen.

Gehen wir nun zu den einzelnen Ausgaben genauer über, so ergeben sich folgende Resultate:

Tit. 1. Unterhaltung der Bahn.

Das Jahr 1844, so reich an Abnormitäten hinsichtlich der Witterungsverhältnisse, übte auch einen nachtheiligen Einfluß auf die Erhaltung des Bahnkörpers in seiner richtigen und vorschriftsmäßigen Lage aus. Die anhaltende nasse Witterung wirkte besonders schädlich auf die Dossirungen der Einschnitte, und nicht unbedeutende Strecken mußten abgegraben und mit Faschinen gegen das fernere Herunterrutschen des Erdreichs gesichert werden. Am bedeutendsten waren diese Reparaturen in den tiefen Einschnitten bei Lossen und Jägerndorf.

Auf der ersten Abtheilung, von Breslau bis Brieg, welche die ersten fünf Bahnmeister-Strecken enthält, hat die Brieg zunächst gelegene fünfte Strecke die größten Reparaturen verursacht, weil hier die hohen Dämme und der strenge Lehmboden, aus welchem sie bestehen, am meisten durch anhaltenden Regen gelitten hatten. Ein Gleiches war auf der zweiten Abtheilung mit der sechsten und siebenten Bahnmeister-Strecke der Fall, wo die hohen Dämme und tiefen Einschnitte zwischen Brieg und Löwen, ebenfalls im strengen Lehmboden, mehr Reparaturen erforderten als die andern Strecken.

Die Anzahl der durchschnittlich auf jeder Abtheilung beschäftigten Arbeiter ergiebt nachstehende Tabelle:

Monat.	Anzahl der durchschnittlich in einem Monate beschäftigten Arbeiter auf der Bahnmeisterstrecke No.										In Summa.
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
Januar	2	6½	5	8¾	18¾	8	14½	10	9½	14	97
Februar	—	3¼	7½	19½	39	20½	23¾	10	26¾	56	216¼
März	3	7½	8¼	12¾	72¾	7	16¾	2	8½	22½	161
April	28	38¾	17¼	23¼	65¼	24	24¾	18	15	14	268¼
Mai	24¼	21	16½	20¾	82¼	27	33	19	20	23¼	287
Juni	12¼	13½	12½	14	47	23½	24	13½	17	25¾	203
Juli	13	11¾	11½	13¾	40¼	24½	26¾	13¾	15	26	196¼
August	11½	9¼	11	10½	25¾	18½	21	13¾	7	28½	156¾
September . . .	8¾	9¼	9¾	12½	28¼	28¾	27	19¾	13	42½	199½
Oktober	6½	9¼	11¼	9½	28	24½	19¾	19¼	12½	32	172½
November . . .	6¾	8¾	10	12¼	44½	32	30	17	12	35	208¼
Dezember . . .	3	7	3	5¾	34	18	15	4¼	5½	19	114½
Zusammen	119	145¾	123½	163¼	525¼	256¼	276¼	160¼	161¾	338½	2270½
	oder im Durchschnitt										
täglich	10	12	10¼	13½	43¾	21½	23	13¼	13½	28¼	189

Vergleicht man diese Tabelle mit der Seite 615 gegebenen Uebersicht, so ergiebt sich, daß dort auf der 1. Abtheilung bis Brieg im Durchschnitt 102, auf der 2., von Brieg bis Oppeln, aber 172¼ Mann beschäftigt gewesen sind, wogegen aber für das Jahr 1844 auf die 1. Abtheilung nur 89½ Mann, auf die 2. Abtheilung aber 99½ Mann im Durchschnitt kommen. In Rücksicht der äußerst ungünstigen Witterungsbeschaffenheit im Jahre 1844 ist dieses Ergebniß als ein sehr zufriedenstellendes zu betrachten, und liefert den Beweis, daß die Annahme, die Unterhaltungskosten der Bahn würden sich vermindern lassen, keine falsche gewesen ist.

Von der im Durchschnitt täglich beschäftigten Anzahl von 189 Arbeitern sind im Jahresdurchschnitt täglich beschäftigt gewesen:

61	Mann	mit Regulirung des Bahngestänges,
34	=	bei Erhöhung des Planums an den Stellen, wo die heftigen Regengüsse Senkungen hervorgebracht hatten,
25	=	bei Erhaltung der Dossirungen in ihrem normalen Zustande, und bei Schützung derselben durch Faschinen-Bauwerke,
35	=	beim Transport von fehlender Erde und Kies,
2	=	bei Beaufsichtigung und Reinigung der Brückenkanäle und Durchlässe,
32	=	bei verschiedenen Arbeiten, z. B. Schneeräumen und Anfertigung der Schneezäune,

zusammen 189 Mann.

Die Unterhaltung der ganzen Bahnstrecke kostet:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Unterhaltung der Brücken, Durchlässe und Wegeübergänge	152	11	3
2) Anpflanzungen	18	2	6
3) Unterhaltung des Bahnkörpers	11128	14	6
4) Unterhaltung der Wächterhäuser und Signalvorrichtungen	131	21	1
5) Ersatz der Utensilien für Bahnwärter	517	25	6
zusammen	11948	14	10

Bei der Länge von $10\frac{1}{2}$ Meilen, von Breslau bis Sczepanowitz, betragen die Unterhaltungskosten mithin 1137 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf. pro Meile.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß hierin nicht diejenigen Kosten begriffen sind, welche durch die Erhöhung des Eisenbahndammes in der Gegend der Proska-Brücke, unweit Sczepanowitz, eben so durch die Schützung der Dossirungen in den Einschnitten bei Lossen rc. durch Faschinenwerke verursacht wurden, welche Ausgaben, so wie die für die erste Anlage der Schneezäune auf den Neubau verrechnet werden mußten.

Die häufigen Regengüsse haben eine fast fortdauernde Regulirung des Bahngestänges zur Folge gehabt, weshalb die Schwellen durch das öftere Aufgraben und Unterstopfen sehr litten; verhältnißmäßig haben auch viel Nägel neu ersetzt werden müssen, weil bei dem Heben des Gestänges die Nägelköpfe öfter abbrachen.

Nachstehende Tabelle giebt eine Uebersicht der hierbei verwendeten Materialien:

Benennung.	No. der Bahnmeisterstrecke.										In Summa.
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
Schwellen sind neu eingezogen . . .	18	13	3	4	17	5	3	2	3	4	72
„ „ gewendet	9	4	15	1	—	4	4	1	5	2	55
Schienen sind neu eingezogen . . .	—	3	—	4	—	1	3	2	—	1	14
„ „ gewendet	6	8	4	16	4	2	3	2	2	3	50
Verbraucht sind: Hakennägel	844	550	501	317	345	2015	1975	1436	1563	2115	11661
„ „ Platten	—	2	1	—	1	10	7	5	4	7	37
Bei den Uebergängen sind: neu gepflastert . . .	13	22	19	14	15	3	3	—	—	2	91
Bei den Uebergängen sind: neue Schutzschwellen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bei den Uebergängen sind: neue Uebergangsschienen	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Reparaturen bedurften: Brücken	1	2	1	—	1	—	1	—	4	1	11
Reparaturen bedurften: Durchlässe	—	2	—	—	—	—	—	3	2	2	9
Reparaturen bedurften: Kanäle	—	—	—	2	—	—	1	—	4	5	12
Reparatur der Böschungen lfd. Rth.	760	150	420	690	960	650	544	325	485	—	4984
Reparatur der Gräben (geräumt) „ „	1220	470	380	460	660	390	440	310	—	160	4490
Verbraucht sind: Kies . . Schachtruthen	19	64¾	25¾	5¼	235¼	149	156¾	97¼	16	125½	894½
Verbraucht sind: Sand . . „	—	—	—	2½	141½	30	10	—	—	—	184
Verbraucht sind: Erde . . „	4	17	3	40	488½	904	400	360	10	494½	2721

Der bedeutend größere Verbrauch von Hakennägeln auf den fünf letzten Bahnmeister-Abtheilungen liegt theils in den größeren Reparaturen, welche hier am Bahngestänge vorgenommen werden mußten, theils darin, daß der Wunsch, der schlesischen Industrie die Fabrikation dieser Nägel zuzuwenden,

Veranlassung war, diese aus einer schlesischen Fabrik zu entnehmen, deren erste dort verwendete Lieferung aber nicht so gut als die der Berliner war; die spätern Lieferungen aus schlesischen Fabriken lassen jetzt indessen nichts zu wünschen übrig.

Tit. 2. Unterhaltung der Gebäude.

Die Unterhaltung der Gebäude, der Brunnen und Umzäunungen der Bahnhöfe hat in Summa 1058 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf. gekostet, wovon

667 Thlr.	20 Sgr.	8 Pf.	für Reparaturen, hauptsächlich von Dächern, welche die Stürme beschädigt hatten,
336 =	8 =	3 =	für Grundabgaben, und
54 =	14 =	9 =	für Ersatz und Erhaltung des Inventariums der Gebäude verausgabt sind.

Tit. 3. Unterhaltung der Maschinen.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Die Unterhaltung der Dampfwagen, so wie die Kosten der Dampfkraft betragen	27984	12	11
Davon kommen auf:			
1) Reparatur der Maschinen	3883	23	6
2) Brennmaterial	17114	29	8
3) Oel, Talg und Hanf	2177	13	9
4) Tagelohn der Putzer	2490	4	—
5) Ersatz der Inventarienstücke	220	20	11
6) Ersatz des Inventariums der Reparaturwerkstätte .	299	5	10
7) Diverse Generalkosten	1798	5	3
zusammen	27984	12	11

Die 12 Maschinen, welche im Jahre 1844 im Betriebe gewesen sind, haben in Summa 24030 Meilen durchlaufen. Die Kosten, welche hierdurch veranlaßt wurden, ergeben sich aus folgender Uebersicht:

Name der Maschine.	Namen der Fabrikanten.	Anzahl der durchlaufenen Meilen.	Reparaturen.			Brennmaterial.			Oel, Talg und Hanf.			Lohn der Arbeiter und Putzer.			Diverse Ausgaben.			In Summa.		
			thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
Silesia	Sharp Robert	2899	383	6	2	1947	27	9	258	2	4	298	17	8	60	6	4	2948	—	3
Breslau	desgl.	2152½	389	9	7	1400	15	—	208	19	7	326	4	2	39	23	2	2264	11	6
Ohlau	desgl.	2955	306	21	7	1967	29	3	228	20	4	203	8	7	58	22	—	2865	11	9
Brieg	Edmundts u. Herrenkohl	142	128	27	6	132	11	4	23	27	7	14	17	2	2	17	—	302	10	7
Löwen	A. Borsig	2548	756	25	6	2206	24	10	231	27	3	270	1	11	53	3	9	3518	23	3
Oppeln	desgl.	2333½	711	22	10	2092	21	2	250	6	4	254	13	4	44	2	9	3353	6	5
Oels	desgl.	1750½	675	5	7	1458	19	5	166	8	9	189	9	8	31	16	11	2521	—	4
Borussia	desgl.	3796	252	1	—	2215	21	3	314	24	6	402	2	8	76	4	3	3260	23	8
Kosel	Sharp Brothers	2971	140	8	7	1963	6	5	253	22	3	288	16	4	56	19	3	2702	22	10
Gleiwitz	desgl.	1700½	134	18	2	1228	17	6	156	24	9	169	4	7	33	27	5	1723	2	5
Königshütte	desgl.	714	4	17	—	459	3	9	72	18	10	67	15	2	13	—	4	616	25	1
Myslowitz	A. Borsig	68	—	—	—	41	12	—	11	21	3	6	12	9	1	7	1	60	23	1
	Summe	24030	3883	23	6	17114	29	8	2177	13	9	[illegible]490	4	—	471	—	3	26137	11	2

Dies macht pro durchlaufene Meile:

Name der Maschine.	Reparaturen. thlr.	Reparaturen. sgr.	Reparaturen. pf.	Brennmaterial. thlr.	Brennmaterial. sgr.	Brennmaterial. pf.	Oel, Talg u. Hanf. thlr.	Oel, Talg u. Hanf. sgr.	Oel, Talg u. Hanf. pf.	Lohn der Arbeiter und Putzer. thlr.	Lohn der Arbeiter und Putzer. sgr.	Lohn der Arbeiter und Putzer. pf.	Diverse Ausgaben. thlr.	Diverse Ausgaben. sgr.	Diverse Ausgaben. pf.	In Summa. thlr.	In Summa. sgr.	In Summa. pf.
Silesia	—	3	11	—	20	2	—	2	9	—	3	1	—	—	7	1	—	6
Breslau	—	5	4	—	19	6	—	2	10	—	2	11	—	—	6	1	1	1
Ohlau	—	3	1	—	20	2	—	2	4	—	3	1	—	—	7	—	29	1
Brieg	—	27	2	—	27	11	—	5	1	—	3	1	—	—	7	2	3	10
Löwen	—	9	4	—	26	1	—	2	4	—	3	1	—	—	7	1	11	5
Oppeln	—	9	2	—	26	10	—	3	5	—	3	1	—	—	7	1	13	1
Oels	—	11	7	—	25	1	—	2	10	—	3	1	—	—	7	1	13	2
Borussia	—	2	—	—	17	6	—	2	7	—	3	1	—	—	7	—	25	9
Kosel	—	1	4	—	19	9	—	2	6	—	3	1	—	—	7	—	27	3
Gleiwitz	—	2	4	—	21	8	—	2	9	—	3	1	—	—	7	1	—	5
Königshütte	—	—	2	—	19	3	—	3	—	—	2	10	—	—	7	—	25	10
Myslowitz	—	—	—	—	18	3	—	5	2	—	2	10	—	—	6	—	26	9
Summe	—	4	10	—	21	4	—	2	8½	—	3	1½	—	—	7	1	2	7

Die Kosten der Dampfkraft für eine Meile durchlaufene Bahn betragen also, excl. des Gehaltes der Maschinenführer und Feuerleute, 1 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf., wovon im Durchschnitt kommen:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
auf Reparaturen	—	4	10
„ Brennmaterial	—	21	4
„ Oel, Talg und Hanf	—	2	8½

	Thlr.	Sgr.	Pf.
auf Putzen der Maschinen und sonstige Tagelöhne .	—	3	1½
= diverse Ausgaben	—	—	7
= Generalkosten in den Werkstätten und Ersatz des Inventariums der Maschinen u. Werkstätte	—	2	4
zusammen	1	4	11

Der Gehalt der Maschinisten ist hier nicht mit inbegriffen, weil er unter den Titel „Gehalte" gebracht ist.

Von diesen Kosten sind die der Feuerung die bedeutendsten, indem sie 21 Sgr. 4 Pf. für die durchlaufene Meile im Durchschnitt betragen. Diese Ausgabe belief sich im Jahre 1843 auf 20 Sgr. 3 Pf., daher im Jahre 1844 1 Sgr. 1 Pf. mehr, was theils darin seinen Grund hat, daß die sehr häufigen und heftigen Stürme im Jahre 1844 einen größeren Verbrauch an Brennmaterial erforderten, theils weil die Holzpreise im Jahre 1844 etwas höher gewesen sind als im Jahre 1843.

Monat.	Holz. Klafter.	Baumöl. Pfund.	Hanf. Pfund.	Talg. Pfund.	Durchlaufene Meilen.
Januar	244¾	1083	8	144	1594
Februar	282⅞	1125½	8	154	1619
März	285¾	1178	7	84	1824
April	249⅞	979	7	214	1995
Mai	267½	1132	7	197½	2135½
Juni	240	1031	8	295	2195
Juli	227	887	4	117	2233½
August	212⅝	1061	5	79	2120
September . . .	202½	1050½	7	114	2009
Oktober	226⅛	1080	5	77	2119
November . . .	237⅛	1135	9	56	2066
Dezember . . .	269$\frac{6}{8}$	1178	7	84	2120
Zusammen	2945⅞	12920	82	1615½	24030
oder pro Meile beinahe	⅛ Klafter.	½ Pfund.	⅓ Loth.	2 Loth.	

Im Durchschnitt sind also pro Meile gebraucht worden:

⅛ Klafter Eichen-, Birken- und Kiefernholz,
½ Pfund Baumöl,
2 Loth Talg,
⅓ = Hanf.

Aus der vorstehenden Tabelle ergiebt sich, daß, während im Winter, im Februar, beinahe ⅙ Klafter Holz pro Meile erforderlich war, in den Sommermonaten nur $\frac{1}{10}$ Klafter verbraucht wurde. In diesem Quantum ist

jedoch das Brennholz für die Reserve-Maschinen und die Heizung der Vorwärmer mit inbegriffen.

Es geht ferner daraus hervor, daß die beiden Maschinen von A. Borsig: Borussia und Myslowitz, diejenigen sind, welche das wenigste Brennmaterial konsumiren, indem erstere 17 Sgr. 6 Pf., die letztere 18 Sgr. 3 Pf. pro Meile Kosten verursachten. Die alten Borsigschen Maschinen erforderten dagegen mehr Brennmaterial als die englischen, und steigerten sich die Kosten bei diesen bis auf 26 Sgr. 10 Pf. pro Meile, während sie bei den englischen sich nur auf höchstens 21 Sgr. 8 Pf. belaufen.

Von den gedachten 12 Maschinen hat die Borussia eine Expansion nach dem sogenannten Cabri'schen System, die Maschine Myslowitz dagegen die Borsig'sche Patent-Expansion. Alle übrigen Maschinen haben keine Expansion. Daß die Maschine Myslowitz mehr Holz konsumirt als die Borussia, liegt darin, daß die Maschine noch ganz neu ist, erst einige Probezüge gemacht hat und zur Ueberwindung der Reibung in den einzelnen Maschinentheilen noch viel und mehr Kräfte verwenden muß als eine schon mehr gebrauchte Maschine.

Um den Verbrauch des Brennmaterials bei den einzelnen Maschinen gehörig würdigen zu können, ist es nicht ausreichend, nachzuweisen, wie viel sie im Durchschnitt in einem ganzen Jahre Meilen durchlaufen und Brennmaterial verbraucht haben; es kommt auch darauf an, in welcher Jahreszeit ihre Thätigkeit hauptsächlich erforderlich war, weil hierdurch, wie oben nachgewiesen, ein sehr wesentlicher Unterschied im Verbrauch des Brennmaterials bedingt wird.

Um darüber ein Resultat zu gewinnen, wird nachstehende Tabelle dienen:

Name der Maschine.	Durchlaufene Meilen im												In Summa.
	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.	
Silesia	141	161	355	44	—	278	50	242	374	414	407	433	2899
Breslau	274	236	—	—	255	324	321½	363	132	—	200	47	2152½
Ohlau	—	145	435	407	233	182	164	44	242	429	330	344	2955
Brieg	—	3	—	29	110	—	—	—	—	—	—	—	142
Löwen	223	138	308	286	222	202	—	—	242	385	198	344	2548
Oppeln	304	395	102	337	209	163	307½	344	172	—	—	—	2333½
Oels	240	231	91	66	81	181	394½	296	—	22	90	58	1750½
Borussia	395	303	419	341	66	417	517	396	429	205	—	308	3796
Kosel	17	7	53	385	499	426	479	428	418	135	58	66	2971
Gleiwitz	—	—	61	100	460½	22	—	—	—	306	341	410	1700½
Königshütte . . .	—	—	—	—	—	—	—	7	—	223	396	88	714
Myslowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	22	68
Summe	1594	1619	1824	1995	2135½	2195	2233½	2120	2009	2119	2066	2120	24030

Die kostspieligsten Monate für den Betrieb im Jahre 1844 sind die Monate Januar und Februar gewesen, und haben die immerwährenden Stürme und der tiefe Schnee viel dazu beigetragen, den Verbrauch des Brennmaterials ungewöhnlich zu erhöhen. Von der in diesen beiden Monaten in Summa durchlaufenen Meilenanzahl von 3213 Meilen haben aber die älteren vier Borsig'schen Maschinen: Oppeln, Löwen, Oels und Borussia, allein

2229 Meilen durchlaufen, was natürlich auf die durchschnittlichen Kosten von Einfluß ist.

Die vorgekommenen Reparaturen bestanden hauptsächlich im Abdrehen der Räder, in Ersetzung der Metalllager durch neue, im Ausschleifen der Cylinder, Nachhelfen der Kolben, und bei den älteren Borsig'schen Maschinen hauptsächlich in Ausbesserungen an dem beweglichen Vorderwagen, Ersetzung einiger Sieberöhren, Anschaffung eines neuen Cylinders für die Maschine Oppeln und Erneuerung der Bekleidung der Maschinen. Hauptreparaturen, wie z. B. durchgängige Einziehung neuer Sieberöhren, oder eines neuen Feuerkastens, sind noch nicht erforderlich gewesen, und dürften auch in den ersten Jahren nicht vorkommen, da die Holzfeuerung die innern Theile der Maschinen durchaus nicht angreift. Erwägt man, daß seit Eröffnung der Bahn im Jahre 1842 folgende Meilenanzahl von den Maschinen zurückgelegt worden ist:

Name der Maschine.	1842 und 1843.	1844.	In Summa.
Silesia	4270	2899	7169
Breslau	5912½	2152½	8065
Ohlau	6303½	2955	9258½
Brieg	853	142	995
Löwen	2856½	2548	5404½
Oppeln	2894	2333½	5227½
Oels	2770½	1750½	4521
Borussia	597	3796	4393
Kosel	—	2971	2971
Gleiwitz	—	1700½	1700½
Königshütte . .	—	714	714
Myslowitz . . .	—	68	68
Summe	26457	24030	50487

so sind die Kosten der Reparaturen, im Vergleich zu den Leistungen, gewiß nur unbedeutend zu nennen.

Die seit dem Juli 1844 eingeführte Prämie für die Lokomotivführer, wenn sie an den durch die Erfahrung bestimmten Normalsätzen an Brennmaterial für jede einzelne Maschine und Meile sparen, hat die Folge gehabt, daß vom 1. Juli 1844 bis 1. Januar 1845: 713 Thlr. 4 Sgr. reiner Gewinn für die Gesellschaft gegen die Normalsätze des Jahres 1843 erzielt wurden. Es wird diese Ersparniß sich noch vergrößern, wenn erst mehr Maschinen, welche ein volles Jahr im Betriebe sind, zu dieser Konkurrenz zugelassen werden können.

Hinsichtlich der Verwendung des Schmiermaterials zu den Maschinen muß bemerkt werden, daß, nachdem eine Zeit lang versucht wurde, Vorgut-Rüböl statt des Baumöls zum Schmieren anzuwenden, und der Versuch zu-

friedenstellend ausgefallen ist, seit Monat Dezember allgemein Vorgut-Rüböl angewendet wird, und sind in diesem Monat gegen den November 37 Thlr. 17 Sgr. erspart worden.

Dieser Titel läßt also für die Zukunft noch eine Ersparung von etwa 400 Thlr. hoffen.

Tit. 5. Unterhaltung der Wagen.

Von der Anzahl der Wagen, welche für den Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahn disponibel sind, und theils der Breslau-Oppelner, theils der Oppeln-Slupnaer Strecke angehören, ist das Nähere unter Betriebs-Maschinen und Betriebs-Einrichtungen S. 200 nachgewiesen.

Es darf hier nur noch von den Kosten, welche dem Betrieb für diese Wagen zur Last fallen, die Rede sein, und welche in Summa 6287 Thlr. 10 Sgr. 8 Pf. betragen, nämlich:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für Reparaturen	2026	6	11
= Wagenschmiere	406	4	6
Tagelohn für Wagenschieben und Reinigen der Wagen	3454	29	6
Ersatz des Inventariums	69	19	1
Generalkosten der Reparatur-Bauanstalt	330	10	8
macht	6287	10	8

Reduzirt auf die Meilenanzahl, welche die Wagen überhaupt durchliefen, betragen die Reparaturen und sonstigen Ausgaben pro laufende Meile:

	Reparaturen.	Wagenschmiere.	Tagelohn der Wagenschieber und Putzer.	Ersatz des Inventariums.	Generalkosten der Wagenbau-Anstalt.	In Summa.
Bei im Ganzen 253614 durchlaufenen Meilen à	2,9 pf.	0,6 pf.	4,9 pf.	0,1 pf.	0,4 pf.	8,9 pf.
oder für die von den Maschinen durchlaufene Anzahl Nutzmeilen von 24030 Meilen à	2 sgr. 6 pf.	6 pf.	4 sgr. 5 pf.	1 pf.	4 pf.	7 sg. 10 pf.

Hiernach waren durchschnittlich in einem jeden Zuge etwa 10 Fahrzeuge, und jede zurückgelegte Meile eines solchen Zuges erforderte an Reparaturen, Wagenschmiere, Tagelohn der Wagenschieber &c. 7 Sgr. 10 Pf.

Von diesen Ausgaben ist die bedeutendste die für die Wagenschieber auf den Stationen und für das Reinigen und Auseinandernehmen der Wagen. Letzteres geschieht regelmäßig nach einer bestimmten Anzahl durchlaufener Meilen, ohne eine äußere Veranlassung erst abzuwarten, und liegt hierin wohl hauptsächlich der Grund der geringen Kosten für Reparaturen.

Die Erhaltung der Wagen in der Schmiere kostet, laut obiger Nachweisung, pro Meile 0,6 Pf. Im Jahre 1843 waren 1,25 Pf. erforderlich. Es haben die Kosten hiernach sich bedeutend vermindert, und steht eine noch fernere Ersparung in Aussicht, indem die Gesellschaft mit den Borsig'schen patentirten Achsenlagern Versuche macht, welche sich bis jetzt in jeder Hinsicht als vorzüglich bewährt haben und etwa nur den dritten Theil der Kosten des Schmiermaterials erfordern, welche jetzt zur Verrechnung kommen müssen.

Die sehr mäßigen Generalkosten im Jahre 1844 an Feuerung, Ersatz des Handwerkzeuges u. s. w. haben ihren Grund in den sehr bedeutenden Neubauten, welche die Wagenbau-Anstalt in diesem Jahre fertigte, wodurch diese Ausgaben zu Gunsten der Reparatur-Anstalt zum größeren Theile dem Neubau übertragen werden durften.

Tit. 6. Besoldungen.

Es beziehen von den hier zur Verwendung kommenden 36755 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) die Central-Bureau-Beamten	3111	12	4
2) die Betriebs-Beamten: 4 Bahnhof-Inspektoren, 1 dergl. Inspizient, 1 dergl. Assistent, 16 dergl. Expeditions-Beamte, incl. Spezial-Rendanten, 4 Oberschaffner, 4 Packmeister, 12 Schaffner, 1 Maschinenmeister, 1 Assistent, 6 Lokomotivführer, 6 Feuerleute, 13 Portiers und Nachtwächter	14704	5	—
3) die Bahnbeamten: 2 Sektions-Kondukteure, 10 Bahnmeister, 17 Weichenwärter, 86 Bahnwärter . . .	13266	22	8
4) die 37 Hülfs-Bahnwärter	3458	—	6
5) an Diäten und Reisekosten wurden verausgabt . .	100	4	9
6) an Gratifikationen, und zwar: Arzt und Medikamente für die zu Breslau wohnenden Subaltern-Beamten	90	26	5
7) an Remunerationen, einschließlich des der Krankenkasse der Handwerker bewilligten jährlichen Zuschusses	124	24	—
8) an Holzgeld den Bahn- und Weichenwärtern . .	355	5	10
9) an Prämien: den Lokomotivführern für Holzersparniß, und den Bahnwärtern, welche durch drei Monate keine Rüge und Strafe erlitten	321	17	10
10) an Manko-Geldern den Spezial-Kassen 1 pro Mille ihrer Einnahme und Tantième, den Bahnwärtern auf den Anhaltepunkten für verkaufte Fahrbillets 3⅓ Prozent	260	12	10
11) an Miethsentschädigung	10	—	—
12) an Meilen- und Nachtgeldern der Lokomotiv- und Wagenbeamten	952	12	—
Summe	36755	24	2

Tit. 7. An Ersatz der Bekleidung der uniformirten Beamten wurden auf den Betrieb verausgabt: 593 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf., nachdem die neuen auskömmlichen Anschaffungen auf den Bau zur Verrechnung kamen. Es ist ein Turnus, nach welchem die neuen Uniformstücke den Beamten geliefert werden, auf Grund der gemachten Erfahrungen eingeführt, welcher sich bis jetzt als auskömmlich erwiesen hat.

Tit. 8. An Bureaukosten gelangten zur Ausgabe 274 Thlr. 4 Sgr. 5 Pf., und zwar:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) für Schreibmaterialien	38	9	—
2) = Holz zur Beheizung der Bureaus	162	17	—
3) = Beleuchtung	24	1	2
4) = Druckkosten, Buchbinder-Arbeiten 2c.	31	9	6
5) = Inventarien-Ersatz	17	27	9
zusammen	274	4	5

Die mäßigen Kosten dieses Titels bei der bedeutenden Anzahl von Bureaus entstehen dadurch, daß in denselben die Arbeiten für den Bau der Bahn und die Einleitungen für den Bau der Krakauer und Neisse-Brieger Bahnen bearbeitet werden, welche alle nach einem billigen Anschlage zu den allgemeinen Bureau-Bedürfnissen beigetragen haben, insoweit sie hierbei zur Berechnung kommen dürfen.

Tit. 9. Allgemeine Betriebskosten.

Zusammen 5959 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Beheizung sämmtlicher Empfangs- und Expeditionszimmer auf 6 Bahnhöfen	679	8	5
2) Beleuchtung derselben, der Bahnhöfe, Güter- und Lokomotivschuppen, der Wagen und der Bahn selbst .	1057	6	—
3) Entschädigung an Adjacenten	68	4	—
4) Versicherung für Gebäude, Wagen, Güter und Gepäck, so weit sie im Jahre 1844 zur Berechnung gelangen	154	19	—
5) Papier und Druck der Billets, Fahrpläne, Fracht- und Gewährscheine 2c.	100	3	8
6) Insertionen	—	—	—
7) Fuhr- und Arbeitslohn für An- und Abfahren der Frachtgüter	3570	20	9
8) Porto, Stempel u. s. w.	73	9	—
9) Betriebs-Inventarien-Ersatz	7	1	4
10) Reinigen der Zimmer, Verpflegung der Wachthunde und andere kleine Ausgaben	116	9	9
in Summa	5959	27	11

Als besonders mäßig werden die sub 2 aufgeführten Beleuchtungskosten durch den geringen Oelverbrauch in die Augen fallen.

Die nahe an 11 Meilen lange Bahn, bei dem für den Nachtdienst sehr beschwerlichen Sommer- und Winter-Fahrplan, erforderte:

a) auf die 1. Bahnmeisterstrecke an Oel	192½	Pfund,
" " 2. " " "	192½	"
" " 3. " " "	165	"
" " 4. " " "	82½	"
" " 5. " " "	165	"
" " 6. " " "	82½	"
" " 7. " " "	55	"
" " 8. " " "	55	"
" " 9. " " "	110	"
" " 10. " " "	82½	"
Zusammen Oel	1182½	Pfund

und 87 Ellen Lampendochte.

b) Für Beleuchtung der Bahnhöfe wurden verbraucht:

in Breslau an Oel	744	Pfund,
" Ohlau " "	137½	"
" Brieg " "	192½	"
" Lossen " "	82½	"
" Löwen " "	302½	"
" Oppeln " "	192½	"
Zusammen	1651½	Pfund,

und 78 Ellen breite, 22 Ellen schmale, 132 große runde, 276 kleinere runde Lampendochte.

c) Die Beleuchtung der Fahrzeuge erforderte 180 Pfund Oel und 15 Dochte.

Indem wir hiermit die detaillirte Nachweisung der Administration schließen, lenken wir noch die Aufmerksamkeit auf einen wichtigen Zweig der Verwaltung, nämlich auf die Wagenbau- und Maschinen-Reparatur-Anstalt der Gesellschaft.

Im Jahre 1844 sind in der Wagenbau-Anstalt 78 Fahrzeuge gebaut worden, von denen 18 in Arbeit verblieben; beschäftigt waren neben dem Vorstande der Anstalt, dem Bahnhof-Inspektor Härche, und zwei Rechnungsführern:

66 Schmiede und Schlosser,
22 Stellmacher,
5 Tischler,
4 Sattler,
10 Lackirer und Lackirergehülfen,
4 Klempner,

zusammen 111 Handwerker, die neben den Neubauten 147 Fahrzeuge reparirten. An Handwerkslohn empfingen dieselben 21783 Thlr. An fremde, nicht auf dem Bahnhofe beschäftigte Handwerker zahlte die Anstalt 5373 Thlr. Handwerkslohn.

Die Maschinen-Reparatur-Anstalt hat neben den Reparaturen der Maschinen die Vervollständigung der für den Betrieb neu zugetretenen Maschinen gefertigt, und für den Fortbau der Bahn in Arbeit genommen und theilweise schon geliefert: 128 Ausweichungen und die zur Aufstellung und theilweisen Herstellung von 10 Wasserkrahnen, 3 Drehscheiben, 5 Schlitten und 12 Bottichen erforderliche Arbeit gefertigt.

Die Anstalt beschäftigt:

25 Schlosser,
15 Schmiede,
5 Tischler und Zimmerleute,
5 Hülfsarbeiter,

welche zusammen 8328 Thlr. Lohn erhielten.

Die 10 Putzer, welche andauernd mit dem Reinigen der Maschinen und im Lokomotivschuppen beschäftigt wurden, empfingen 2480 Thlr. Lohn.

Die Handwerker und Putzer auf dem Bahnhofe haben theilweise für Krankheits- und Unglücksfälle für sich und ihre Familien einen Unterstützungs-Verein unter sich gebildet, der, unter Umständen, alten und arbeitsunfähigen Arbeitern, bei Todesfällen auch den Hinterbliebenen, noch besondere Fürsorge widmet. Im Jahre 1844 hat die Krankenkasse 644 Thlr. eingenommen und 150 Thlr. an Unterstützungen rc. gezahlt; der Rest ist zinsbar angelegt.

Die von den Beamten unter eigener Verwaltung errichtete Unterstützungs- und Pensionskasse hatte ult. Dezember einen Fonds von 6400 Thlr. in Oberschlesischen Prioritäts-Aktien und 138 Thlr. baar, zusammen ein Kapital von 6538 Thlr.

i. Fahrordnung, Tarif.

(Seite 622.)

Seit Eröffnung der Bahnstrecke von Oppeln bis Königshütte gehen täglich von Breslau nach Königshütte und umgekehrt zwei Personenzüge und ein Güterzug. Die Dauer der Personenfahrten ist 5 Stunden 20 Minuten. Die Güterzüge gehen Nachmittags von Breslau und Königshütte ab, übernachten in Oppeln und werden von da am andern Morgen weiter befördert. Die Dauer der Fahrt, excl. dieses Aufenthalts, währt 7 Stunden 11 Minuten; hiervon kommen auf die Strecke Breslau-Oppeln 3 St. 12 M., Oppeln-Königshütte 3 St. 59 M. Mit den Güterzügen werden auch Personen, jedoch nur in Wagen 2. und 3. Klasse befördert.

Wir geben in dem Nachstehenden gleich die Tarife bis Myslowitz, da die Eröffnung der im Bau begriffenen Bahnstrecke von Königshütte bis Myslowitz im Sommer des Jahres 1846 bevorsteht.

I. Fahrtaxe für eine Person

(in Silbergroschen).

nach	Breslau.			Ohlau.			Brieg.			Löwen.			Oppeln.			Gogolin.			Kosel.			Rudzinitz.			Gleiwitz.			Königshütte.			Myslowitz.		
Wagenklasse	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Von																																	
Breslau	—	—	—	21	16	10	33	25	15	46	34	21	66	49	30	81	61	37	99	74	45	111	83	50	129	96	58	144	107	65	159	119	73
Ohlau	21	16	10	—	—	—	13	9	6	25	19	12	45	34	21	61	46	28	78	59	36	90	67	41	108	80	49	123	91	56	138	103	63
Brieg	33	25	15	13	9	6	—	—	—	13	10	6	33	25	15	49	37	22	66	50	30	78	58	36	96	71	43	111	82	50	126	94	58
Löwen	46	34	21	25	19	12	13	10	6	—	—	—	20	15	9	37	27	17	54	40	25	66	49	30	84	62	38	98	73	45	114	85	52
Oppeln	66	49	30	45	34	21	33	25	15	20	15	9	—	—	—	18	13	8	35	25	16	47	34	21	64	47	29	78	58	36	95	70	43
Gogolin	81	61	37	61	46	28	49	37	22	37	27	17	18	13	8	—	—	—	18	13	8	30	22	14	48	35	21	63	46	28	78	58	36
Kosel	99	74	45	78	59	36	66	50	30	54	40	25	35	25	16	18	13	8	—	—	—	13	9	6	30	22	14	45	33	20	60	45	28
Rudzinitz . . .	111	83	50	90	67	41	78	58	36	66	49	30	47	34	21	30	22	14	13	9	6	—	—	—	18	13	8	33	24	15	48	36	23
Gleiwitz	129	96	58	108	80	49	96	71	43	84	62	38	64	47	29	48	35	21	30	22	14	18	13	8	—	—	—	15	12	7	32	24	15
Königshütte . .	144	107	65	123	91	56	111	82	50	98	73	45	78	58	36	63	46	28	45	33	20	33	24	15	15	12	7	—	—	—	18	12	8
Myslowitz . . .	159	119	73	138	103	63	126	94	58	114	85	52	95	70	43	78	58	36	60	45	28	48	36	23	32	24	15	18	12	8	—	—	—

		2. Kl. Sgr.	3. Kl. Sgr.
Von Breslau	nach Cattern		
" Cattern	" Leisewitz	7	3½
" Leisewitz	" Ohlau		
" Lossen	" Löwen	4	3
" Löwen	" Czeppelwitz	7	3½
" Czeppelwitz	" Sczepanowitz	7	3½
" Sczepanowitz	" Oppeln	4	3
" Gleiwitz	" Zabrze		
" Zabrze	" Ruda	7	3½
" Ruda	" Königshütte		
" Königshütte	" Kattowitz		
" Kattowitz	" Myslowitz	10½	7

Bestimmungen.

1. Der Reisende hat sich nach den Bestimmungen des Fahrplans rechtzeitig und spätestens 10 Minuten vor dem Abgang des Zuges einzufinden, um sein Fahrbillet zu lösen. Auf allen Bahnhöfen sind Uhren öffentlich und in die Augen fallend aufgestellt und bei Nacht erleuchtet, nach welchen die Beförderung der Reisenden regulirt wird.

2. Bei ungewöhnlichem Andrange der Reisenden an die Billetverkauf-Bureaus, so wie an die Haltestellen, muß das erforderliche Fahrgeld in Bereitschaft gehalten werden, da zum Wechseln größerer Geldstücke dann keine Zeit ist, und hat es der Reisende sich selbst zuzuschreiben, wenn er durch Verabsäumung dieser Anordnung hintenangesetzt oder zurückgelassen wird.

3. Kinder über 10 Jahre zahlen den vollen Fahrpreis; für ein Kind unter 10 Jahren ist in der **I.** Klasse ein Fahrbillet **II.** Klasse, in der **II.** Klasse ein Fahrbillet **III.** Klasse, und in der **III.** Klasse, in Begleitung einer erwachsenen Person, ist für Beide ein Billet **II.** Klasse zu lösen.

Zwei Kinder unter 10 Jahren passiren auf ein Fahrbillet in der gewählten Klasse. Für ein Kind unter 2 Jahren, auf dem Arme seiner Pflegerin, wird ein Fahrgeld nicht entrichtet.

4. Die ausschließliche Benutzung einzelner Koupé's (**I.** und **II.** Klasse) oder ganze Wagen (**III.** Klasse) wird durch Lösung der entsprechenden Anzahl Fahrbillets (auf den Stationen) gesichert.

5. Auf den Anhaltepunkten können die Billets nicht unbedingt, sondern nur unter dem Vorbehalte verkauft werden, daß noch unbesetzte Plätze vorhanden sind.

6. Ein Austausch der Fahrbillets für eine andere als die früher gewählte Wagenklasse findet nur Statt, wenn eine höhere Wagenklasse gewählt wird.

7. Nur auf der Seite der dazu bestimmten Bühnen ist das Einsteigen in die Wagen, so wie das Aussteigen erlaubt. Niemand darf die Wagen selbst öffnen, sondern muß dieses den dienstthuenden Beamten überlassen.

8. Trunkene und sichtlich kranke Personen, namentlich epileptische, Ausschlags- und Gemüthskranke, werden zum Mitfahren nicht zugelassen; sind solche unbemerkt in die Wagen gelangt, so werden sie aus diesen, so wie aus den Versammlungslokalen und aus dem Bahnhofe ausgewiesen. Für dergleichen kranke Personen, wenn sie zur Mitfahrt zugelassen werden sollen, muß ein abgesondertes ganzes Koupé gelöst werden.

9. Aus den Wagen, Versammlungslokalen und Bahnhöfen werden ebenmäßig Alle ausgewiesen, welche sich unanständig betragen, oder die zur Aufrechthaltung der Ordnung gegebenen Vorschriften nicht beachten, den Anordnungen der Beamten nicht Folge leisten, oder durch Mitnahme von besonders unruhigen Kindern den Mitreisenden lästig werden.

10. Bei dem ersten Signal vor der Abfahrt durch das Läuten einer Glocke müssen sich die Passagiere ohne Verzug zu den Wagen begeben, ihre Plätze einnehmen und ihre Fahrbillets zur Revision bereit halten. Die Wahl der einzelnen Plätze in den nach dem Bestimmungsorte der Reisenden bezeichneten Koupé's bleibt zwar den Passagieren selbst überlassen, die Beamten dagegen bestimmen die Reihefolge der zuerst zu besetzenden Koupé's.

Bei dem zweiten Läuten mit der Glocke werden die Wagen geschlossen und kein Passagier wird dann weiter in dieselben zugelassen, um die richtige Zeit zur Abfahrt ohne allen Aufenthalt inne halten zu können. Zum dritten Male wird geläutet, wenn die Abfahrt geschieht und der Zug in Bewegung gesetzt wird.

11. Reisende, die aus den unter 8. und 9. gedachten Gründen von der Fahrt ausgeschlossen werden müssen, oder die den Zeitpunkt der Abfahrt (10.) versäumen, haben auf Ersatz des bereits von ihnen gezahlten Personen- und Gepäck-Frachtgeldes keinen Anspruch.

12. Das Fahrbillet wird von dem Schaffner auf der vorletzten Station des darauf bezeichneten Bestimmungsortes abgefordert oder, wenn dasselbe nur für eine Station oder für einen Anhaltepunkt gelöst ist, gleich beim Einsteigen dem Reisenden abgenommen.

Auf den Abgangsstationen sind Fahrbillets, von denen der Koupon schon getrennt ist, ungültig, und der Reisende, welcher ein solches vorweist, wird zur Fahrt nicht zugelassen. Nur dem betreffenden Schaffner steht das Trennen des Koupons vom Fahrbillet zu.

Wer bei der Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen Billet befunden wird, ist zur Nachzahlung des Fahrgeldes nach dem Satze der benutzten Wagenklasse für die ganze schon zurückgelegte Fahrt verpflichtet, und kann überdies nach Befinden auf der Bahn ausgesetzt werden.

13. Das Erklimmen der Wagen, so wie das Anhängen an dieselben, wenn der Zug in Bewegung gesetzt worden, ist strenge verboten und wird polizeilich bestraft.

14. Versäumte Abfahrt begründet keinen Anspruch irgend einer Art; eine ausfallende oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückzahlung des bezahlten Fahrgeldes, nach Abrechnung der zurückgelegten und vom Reisenden benutzten Bahnstrecke.

15. Geladene Gewehre, Schießpulver, Hunde, so wie andere Thiere in die Personenwagen mitzunehmen, ist den Reisenden nicht erlaubt. Ebenso ist verboten, feuergefährliche oder solche Gegenstände mit sich zu führen, wodurch die Personen der Mitfahrenden belästigt oder gar verletzt, oder anderweitige Transport-Objekte oder die Transportmittel selbst beschädigt werden könnten.

16. Derartige Gegenstände sind auch auf den Gepäckwagen nur nach

Inhalt der darüber in den Expeditions-Lokalen der Gesellschaft aushängenden Verordnungen zur Mitnahme zulässig.

17. Das Tabakrauchen in der ersten Wagenklasse ist verboten.

18. Das Herauslegen aus den Wagen während der Fahrt und das Besteigen der Sitzbänke während des Haltens und Fahrens des Zuges ist den Passagieren verboten.

19. In der Regel wird nur an den im Voraus dazu bestimmten Orten angehalten, und diese sind entweder Stationen oder Anhaltepunkte.

20. Auf den Stationen dürfen alle Passagiere aussteigen, auf den Anhaltepunkten nur diejenigen, die nicht weiter mitfahren.

21. Bei der Ankunft auf den Stationen und sobald der Wagenzug still steht, öffnen die Wagenbeamten die Wagenthüren an der zum Aussteigen bestimmten Seite und rufen laut den Ortsnamen der Station und die Zeit des Aufenthalts auf derselben aus. Bei den Anhaltepunkten werden dagegen nur die Wagen geöffnet, in welchen die Reisenden sich befinden, die nicht weiterfahren.

22. Wenn Passagiere, die weiter reisen, auf den Anhaltepunkten, selbst mit Erlaubniß des Schaffners, ihre Plätze verlassen, so setzen sie sich (11.) der Gefahr aus, zurückgelassen zu werden.

23. Neu zutretende Reisende werden auf den Stationen und Anhaltepunkten nach den Festsetzungen des Fahrplanes aufgenommen. Reisende, die von den Anhaltepunkten wegen Mangel an Platz nicht befördert und von den Wagenbeamten zurückgewiesen werden, erhalten gegen Rückgabe des Billets das gezahlte Personengeld zurück.

24. Bei der Ankunft am Reiseziele hat jeder Reisende den Bahnhof sofort zu verlassen.

Beschwerden, sowohl über die Administration als über das Dienstpersonal, wollen die Reisenden in das auf allen Stationen befindliche Beschwerde-Buch eintragen oder an das Central-Direktorial-Bureau mündlich oder schriftlich richten.

Betreffen die Beschwerden das Dienst-Personal, so ist möglichst Name oder Nummer desjenigen Beamten anzugeben, über welchen Klage geführt wird.

Den Packträgern und Wagenschiebern, so wie dem übrigen Dienst-Personale ist es untersagt, Trinkgelder zu beanspruchen.

II. Reisegepäck.

Personengepäck-Ueberfracht-Taxe.

50 Pfund Gepäck sind frei.

Für ein größeres Gewicht wird bezahlt:

von 51 Pfund bis 75 Pfund: 9 Pf. pro Meile,
" 76 " " 100 " 12 " " "
" je 25 Pfund mehr 3 Pf. mehr.

Bestimmungen.

1. Führt der Reisende Gepäck bei sich, so muß die Einlieferung eine halbe Stunde vor der bestimmten Abfahrt geschehen.

2. Alles Gepäck, wovon für jeden Reisenden 50 Pfund frei befördert werden, muß mit Namen und Bestimmungsort des Reisenden bezeichnet sein.

Gegen Vorzeigung des Fahrbillets wird das Gepäck angenommen und der Garantieschein ausgegeben. Für kleinere Gepäckstücke, die der Reisende, so weit es nach der Bestimmung des Wagenbeamten ohne Belästigung der Mitreisenden geschehen kann, in dem Personenwagen bei sich behalten will, wird auf keine Weise garantirt.

Mahl- und schlachtsteuerpflichtige und überhaupt der steueramtlichen Kontrole unterliegende Gegenstände dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden, sondern müssen mit vollständiger Deklaration nach den bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen in die Passagier-Gepäck-Expeditionen eingeliefert werden. Gewehre dürfen nur dann in den Personenwagen mitgenommen werden, wenn sie ungeladen sind. Die Beamten sind berechtigt, die Gewehre zu revidiren.

3. Bei Ermittelung der Ueberfracht wird das von einem Reisenden eingelieferte, mit dessen Namen bezeichnete Gepäck in der Regel als nur einer Person zugehörig angesehen.

Das Zusammenpacken des Gepäcks für mehrere mitreisende Personen in ein oder mehrere Kolli, begründet nur in den Fällen, wenn dieselben erweislich einer Familie angehören, Ansprüche auf mehr als 50 Pfd. Freigewicht.

4. Gepäck nach und von den Anhaltepunkten wird nicht angenommen, da die Passagier-Gepäckwagen nur auf den Stationen geöffnet werden dürfen.

5. Die Garantie hat nur Geltung für die Dauer der Reise.

Für jedes Stück Gepäck, welches nicht innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft abgefordert wird, ist ein Lagergeld von 1 Sgr. täglich zu entrichten, wobei für Verlust, Beschädigung und Verderben nicht garantirt wird.

6. Reisegepäck, welches bei geringerem Gewicht einen ungewöhnlich großen Raum erfordert, wird nur bis 25 Pfund frei befördert, und Reisegepäck über 300 Pfund wird nur als solches befördert, wenn hinlänglicher Raum in den Gepäckwagen vorhanden ist.

7. Das Gepäck wird jedem Vorzeiger des Garantiescheines ausgehändigt, daher Gepäck, worüber der Garantieschein nicht beizubringen ist, nur nach vollständiger Legitimation des Eigenthümers, oder nach Befinden nur gegen Sicherstellung ausgehändigt werden kann.

8. Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anspruch wegen Beschädigung an dem betreffenden Gepäck auf.

9. Gepäck, welches Flüssigkeiten, leicht zerbrechliche und feuergefährliche Gegenstände oder andere Substanzen enthält, durch welche auf irgend eine Weise das eigene oder anderes Gepäck beschädigt werden kann, darf nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen dadurch entstehenden Schaden verantwortlich bleibt.

10. Der Garantieschein versichert dem Reisenden bei ganzem oder theilweisem Verluste des Gepäcks eine Vergütung von einem Thaler pro Pfund des im Scheine angegebenen und nicht ausgelieferten Gewichtes.

11. Auf allen Stationen sind von der Administration verpflichtete Gepäckträger angestellt, welche durch ein numerirtes Abzeichen (**O. S. E.**) an der Dienstmütze kenntlich sind. Der Tarif für das Trägerlohn u. s. w. ist

in allen Bahnhöfen öffentlich angeschlagen. Den Tarif übersteigende Anforderungen an die Reisenden sind zurückzuweisen und zur sofortigen Bestrafung der betreffenden Bahnhofs-Inspektion oder Gepäck-Expedition anzuzeigen.

III. Equipagen-Transport.

Fahrtaxe in Thalern.

Von	Nach Breslau.		Ohlau.		Brieg.		Löwen.		Oppeln.		Gogolin.		Kosel.		Rudzinitz.		Gleiwitz.		Königshütte.		Myslowitz.	
	Klasse 1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.
Breslau	—	—	3	2 1/3	4 2/3	3 2/3	6 1/3	5	9	7	11 1/3	9	13 2/3	11	15	12	17 2/3	14	19 2/3	15 2/3	21 2/3	17 1/5
Ohlau	3	2 1/3	—	—	1 2/3	1 1/3	3 1/3	2 2/3	6	4 5/6	8 5/6	6 2/3	10 2/3	8 1/2	12 1/3	9 5/6	14 5/6	11 5/6	16 5/6	13 1/2	19	15
Brieg	4 2/3	3 2/3	1 2/3	1 1/3	—	—	1 2/3	1 1/3	4 5/6	3 1/2	6 2/3	5 1/3	9	7	10 2/3	8 1/2	13	10 1/2	15	12	17 1/3	13 5/6
Löwen	6 1/3	5	3 1/3	2 2/3	1 2/3	1 1/3	—	—	2 2/3	2 1/6	5	4	7 1/3	5 5/6	9	7	11 1/3	9	13 1/2	10 2/3	15 2/3	12 1/2
Oppeln	9	7	6	4 5/6	4 5/6	3 1/2	2 2/3	2 1/6	—	—	2 1/3	1 1/6	4 2/3	3 2/3	6 1/3	5	8 1/2	6 5/6	10 3/4	8 1/2	12 5/6	10 1/3
Gogolin	11 1/3	9	8 5/6	6 2/3	6 2/3	5 1/3	5	4	2 1/3	1 5/6	—	—	2 1/3	1 5/6	4	3 1/6	6 1/3	5	8 1/2	6 5/6	10 2/3	8 1/2
Kosel	13 2/3	11	10 2/3	8 1/2	9	7	7 1/3	5 5/6	4 2/3	3 2/3	2 1/3	1 5/6	—	—	1 2/3	1 1/3	4	3 1/6	6	4 5/6	8 1/3	6 1/2
Rudzinitz	15	12	12 1/3	9 5/6	10 2/3	8 1/2	9	7	6 1/3	5	4	3 1/6	1 2/3	1 1/3	—	—	2 1/3	1 5/6	4 1/2	3 1/2	6 2/3	5 1/3
Gleiwitz	17 2/3	14	14 5/6	11 5/6	13	10 1/2	11 1/3	9	8 1/2	6 5/6	6 1/3	5	4	3 1/6	2 1/3	1 5/6	—	—	2	1 2/3	4 1/4	3 1/3
Königshütte	19 2/3	15 2/3	16 5/6	13 1/2	15	12	13 1/2	10 2/3	10 3/4	8 1/2	8 1/2	6 5/6	6	4 5/6	4 1/2	3 1/2	2	1 2/3	—	—	2 1/6	1 3/4
Myslowitz	21 2/3	17 1/2	19	15	17 1/3	13 5/6	15 2/3	12 1/2	12 5/6	10 1/3	10 2/3	8 1/2	8 1/3	6 1/2	6 2/3	5 1/3	4 1/4	3 1/3	2 1/6	1 3/4	—	—

Zur I. Klasse gehören:

vier- und zweisitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, viersitzige Chaisen mit verdecktem Rücksitz, Hintersitz und Bache, nebst Gepäck ꝛc.

Zur II. Klasse:

leichtes Fuhrwerk, Einspänner, Kabriolets, kleine Halbchaisen ꝛc.

Bestimmungen.

Equipagen, welche mit den Dampfwagenzügen befördert werden sollen, müssen mindestens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Dampfwagenzuges eingeliefert werden.

Die Gesellschaft übernimmt dafür, namentlich auch für das Gepäck auf den Wagen, keine Garantie; der Tarif bestimmt die dafür zu zahlende Fracht.

Personen, welche in ihren eigenen Wagen reisen wollen, haben Billets II. Klasse, und auf dem Bock sitzende Personen Fahrbillets III. Klasse zu lösen.

IV. Für Beförderung von Hunden

wird pro Meile und Stück 1 Sgr. bezahlt. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für die zur Beförderung eingelieferten Hunde. — Nach und von den Anhaltepunkten werden Hunde nicht befördert. — Im Personenwagen dürfen Hunde nicht mitgenommen werden.

V. Frachttaxe für Pferde, Rind- und kleines Vieh.

Pferde, Rind- und kleines Vieh, Schaafe, Schweine und dergleichen, werden nur in ganzen vierrädrigen Wagen befördert, und wird erhoben:

für einen offenen, mit hohen Barrièren umwehrten Wagen pro Meile	15 sgr.
= = Etagenwagen	20 =
= = gedeckten Stallwagen	25 =

Die Befrachtungsfähigkeit bestimmt die Bahnhofs-Inspektion der Abgangsstation nach Maaßgabe der Schwere der Vieh-Corpora.

Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie, so wie der Absender allein die erforderliche Aufsicht über das Vieh zu bestellen hat. Wenn der Transport nur in Viehwagen zulässig ist, muß die Anmeldung 24 Stunden vor der beabsichtigten Versendung bei dem Bahnhofs-Inspektor der Aufgabestation geschehen. — Krankes Vieh wird zur Absendung nicht angenommen.

VI. Transport von Frachtgütern.

Zur Berechnung des dafür festgesetzten Tarifs geben wir zuerst eine Zusammenstellung der Entfernung der einzelnen Stationen von einander.

	Ohlau.	Brieg.	Loſſen.	Löwen.	Oppeln.	Gogolin.	Koſel.	Rudzinitz.	Gleiwitz.	Königshütte.	Myslowitz.
Breslau	4	6	7	8	11	14	17	19	22	24	27
Ohlau		2	4	5	8	11	13	15	18	21	23
Brieg			2	3	6	9	11	13	16	19	21
Loſſen				1	5	7	10	12	15	18	20
Löwen					4	6	9	11	14	17	19
Oppeln						3	6	8	11	13	16
Gogolin							3	5	8	11	13
Koſel								2	5	8	10
Rudzinitz									3	6	8
Gleiwitz										3	6
Königshütte											3

Bemerkung: Güter bahnaufwärts nach Myslowitz zu, welche von den Anhaltepunkten

a. Sczepanowitz,
b. Zabrze,
c. Ruda

verladen werden, ſind:

a. wie von Löwen,
b. und c. wie von Gleiwitz zu tarifiren.

Güter abwärts ſind zu berechnen:

a. wie von Oppeln,
b. und c. wie von Königshütte.

Der Güter-Transport auf der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn wird:

a. durch die „Ordentliche",
b. durch die „Eilfracht-Beförderung" vermittelt.

a. Ordentliche Frachtbeförderung.

1. Alle zur ordentlichen Frachtbeförderung der Geſellſchaft überwieſene Güter werden ohne allen Unterſchied in der Reihenfolge ihrer Einlieferung, den vorhandenen ordentlichen Transportmitteln gemäß, befördert.

Für die Zeitdauer des Transports übernimmt die Geſellſchaft nur (13.) bei Eilfracht eine Verpflichtung.

Tarif derſelben.

Klaſſe I. 4 Pfennige pro Zentner und Meile.

Güter dieſer Klaſſe werden nur in Quantitäten von ganzen Wagenladungen zu je 60 Zentner angenommen; Quantitäten unter 60 Zentner werden zur Klaſſe II. gezogen.

Bau- und Brennholz, Cement, Eiſen in Stangen, Getreide (verpackt), Gips, Holzrinde, Hülſenfrüchte (verpackt), Kalk in Tonnen, Kartoffeln, rohe Metalle, Mühl- und Schleifſteine, Oelkuchen, Rübſaamen (verpackt), Schirrholz, Stahl, Steine, Steinkohlen, Theer.

Klaſſe II. 6 Pfennige pro Zentner und Meile.

Baumwolle (verpackt), Bier, Bleche aller Art, Branntwein, Brod, Eiſenwaaren, Eſſig, Farbehölzer, Fenſterglas, Fleiſch, Heringe, Honig, Lum-

pen, Mehl, Metall-Kompositionen, Oel, Papier, Pottasche, Sämereien, Salpeter, Schwefel, Soda, Tabak, Tabakfabrikate, Talg, Thran und alle Manufaktur-, Kolonial- und Droguerie-Waaren.

Klasse III. 8 Pfennige pro Zentner und Meile.

Baumwolle (lose gepackt), Betten, Federn, Flachs, Garne, Häute, Hanf, Heede, kurze und Holzwaaren, Hopfen, Karden, Leder aller Art, Rind- und Pferdehaare, Schaafwolle, Schweineborsten, Watten, Weine.

Klasse IV. 1 Silbergroschen pro Zentner und Meile.

Bilder in Rahmen, Glaswaaren, Instrumente, Meubles, Porzellan, Spiegel, Uhren und derartige, mit besonderer Fürsorge zu verpackende Gegenstände.

Alle in den vier Klassen nicht genannten Waaren werden zur zweiten Klasse tarifirt.

Für nachfolgende Gegenstände wird ohne Verwiegung ein Normalgewicht angenommen:

1 Tonne Steinkohlen $3\frac{1}{2}$ Zentner.
1 Oxhoft Wein, Essig oder Branntwein 5 Zentner.
1 Tonne Heringe 3 Zentner.
1 Tonne Bier (100 Quart) $2\frac{1}{2}$ Zentner.
1 Tonne Leinsaat 2 Zentner.
1 Wispel (24 Scheffel) Erbsen, Weizen, Kartoffeln 20 Zentner.
1 " Roggen oder Raps 18 Zentner.
1 " Gerste 16 Zentner.
1 " Hafer 12 Zentner.
1 Klafter ganz trockenes, weiches Holz 25 Zentner.
1 " ganz trockenes, hartes Holz 35 Zentner.

Der kubische Inhalt der trockenen Bau- und Nutzhölzer wird nach den Hartigschen Tafeln berechnet und das Gewicht für den Kubikfuß hartes Holz (Eichen, Buchen, Rüstern, Ahorn, Eschen, Birken u. s. w.) auf 50 Pfd., für weiches Holz, als: Tannen, Kiefern, Fichten, Linden, Pappeln, Erlen u. s. w. auf 40 Pfund festgesetzt.

b. Eilfracht-Beförderung.

Güter, welche als „Eilfracht" befördert werden sollen, müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges, mit welchem die Absendung gewünscht wird, der betreffenden Bahnhofs-Expedition übergeben worden sein.

Der bezügliche Frachtbrief muß auf der Adresse durch den in die Augen fallenden Vermerk:

„E i l g u t"

(mit rother Tinte) bezeichnet werden.

Zur Sicherheit des Absenders ist nächst dem Expeditionsstempel die Stunde der Einlieferungszeit auf dem Versendungsschein (12.) die Expedition zu vermerken angewiesen. Eilgüter, die zu spät eingeliefert wurden, werden jedenfalls mit dem dann zunächst abgehenden Zuge befördert. Für die ordnungsmäßige Zeitdauer des Transportes nach Maaßgabe des Fahrplanes ist die Gesellschaft zu haften (13.) verpflichtet.

Tarif derselben.

Klasse I. 8 Pfennige pro Zentner und Meile.
Klasse II. 1 Silbergroschen pro Zentner und Meile.
Klasse III. 1½ = = = = =
Klasse IV. 2 = = = = =

Bemerkungen.

1. Frachtstücke auf einem Frachtbrief, die nach dem Tarif 3 Sgr. an Fracht nicht ausgeben, werden dennoch zu 3 Sgr. tarifirt, da kein Frachtbrief und das dazu gehörige Gut unter 3 Sgr. Frachtvergütung angenommen und befördert wird.
2. Bei Berechnung und Erhebung der Fracht wird der nach dem Tarif ausfallende halbe Silbergroschen und darüber für voll, der Betrag unter einem halben Silbergroschen wird gar nicht berechnet.
3. Güter eines Absenders an einen Empfänger unter 1 Zentner werden für einen ganzen Zentner bezahlt. Bis zu 5 Zentner erfolgt die Verrechnung nach halben Zentnern, so daß innerhalb dieser Grenze jedes einen vollen Zentner übersteigende Gewicht und zwar von 1 bis einschließlich 55 Pfund für einen halben Zentner, und von 56 bis 109 Pfund für einen vollen Zentner gerechnet wird. Von 5 Zentner an wird Uebergewicht bis zum halben Zentner gar nicht und von einem halben Zentner an für einen ganzen Zentner berechnet.
4. Bei kleinen Frachtgüterposten bis einschließlich 5 Zentner tritt in allen Klassen eine Erhöhung von 10 Prozent des gesammten Frachtbetrages ein.

Verschiedene Bestimmungen.

1. Zur Erleichterung des Güterverkehrs und zur Bequemlichkeit des Publikums sind für sämmtliche Bahnhöfe zuverlässige Spediteure engagirt worden, welche für Rechnung der Absender oder Empfänger unter Kontrole der Gesellschaft die An- und Abfuhr der Güter übernehmen. Die Gebühren dafür sind, den Lokalverhältnissen angemessen, billig normirt und werden durch besondere Bekanntmachung zur Kenntniß des Publikums gebracht.

Die Anmeldungen zur Beförderung von Gütern, wenn solche durch den Spediteur zum Bahnhof geschafft werden sollen, geschehen durch Anmeldezettel, welche unsere Spediteure gratis ausgeben. Die ausgefüllten Anmeldezettel werden von den Absendern in den Zettelkasten der Güter-Expedition des betreffenden Bahnhofes, oder wo sonst nach der erlassenen bezüglichen Bekanntmachung für den Lokalverkehr derartige Zettelkasten sich befinden, geworfen, und die so oder anderweitig angemeldeten Güter von dem Spediteur nach dem Bahnhofe befördert. Zur Abfuhr der Güter, wenn in den Frachtbriefen nicht ausdrücklich die Vermittelung des Spediteurs verbeten worden ist, wird nach Ankunft des Zuges der Spediteur als bevollmächtigt angesehen.

2. Zum Transport in das Ausland werden keine Waaren angenommen, wenn dieselben nicht mit einer vorschriftsmäßigen und vollständigen Deklaration neben dem dazu gehörigen Frachtbriefe versehen sind. Wenn Zweifel über die Richtigkeit der Deklaration oder die Identität der Güter entstehen,

ist die Gesellschaft die Beförderung der Waare bei der Absendung oder der Versendung an der Grenze zu suspendiren berechtigt.

3. Wenn die Anordnungen der Königlichen Steuerbeamten und die Zollabfertigung ein Ab- und Wiederaufladen, eine Plombage oder Begleitung erfordern, so sind die Kosten dafür von dem Adressaten zu tragen, die dem Gute nachgenommen werden.

4. Für etwaigen Plombagen-Verschluß der Kolli's haftet die Gesellschaft nur, wenn solcher auf Grund zollamtlicher Behandlung auf der Eisenbahn angelegt, oder wenn desselben ausdrücklich in dem Frachtbriefe erwähnt worden ist.

5. Für Spesen- und Fracht-Nachnahme wird für den von der Gesellschaft zu leistenden Vorschuß von 1 bis 50 Thlr. für jeden Thaler
sechs Pfennige,
von 50 Thlr. und mehr 2 Prozent Provision erhoben. Jeder Vorschuß über einen Thaler wird für einen weitern ganzen Thaler zur Provisions-Berechnung gezogen.

6. Fuhrleute und Schiffer, welche theilweise oder ganz ihre Ladung der Eisenbahn zum Transport überlassen, sind bei den ihnen auszuzahlenden Frachtbeträgen und zu ersetzenden Spesen von jeder Provision und Faktage frei.

7. Ob und wie viel Vorschuß auf Güter gewährt wird, hängt von dem Ermessen der Gesellschaft oder ihrer dazu bevollmächtigten Beamten ab.

8. Alle zur Verladung der Gesellschaft zu übergebende Güter werden nur unter den durch gegenwärtiges Reglement festgesetzten Bedingungen angenommen und müssen in völlig guter und sicherer Packung und mit richtigen, deutlich geschriebenen Frachtbriefen, leserlichen und mit den Frachtbriefen übereinstimmenden Signaturen in unsere Güter-Expeditionen eingeliefert werden, wenn die Absender Weitläufigkeiten vermeiden und der Ablieferung in gutem Zustande an den Empfänger gewiß sein wollen.

Ganz besondere Vorsicht erfordert die Verpackung von Flüssigkeiten aller Art, da die Absender für das Auslaufen bei schlecht verspundeten, schlecht bereiften oder sonst mangelhaften Fässern, wenn der Gesellschaft daraus ein Schaden erwächst, verantwortlich und regreßpflichtig sind.

9. Um eine gleichmäßige Expedition der Güter und der dazu erforderlichen Bezettelung den Absendern zu erleichtern, werden in unsern Expeditions-Bureaux Frachtbrief-Formulare nebst den dazu gehörigen Versendungsscheinen, das Dutzend für 9 Pfennige, das Hundert für 6 Sgr. verkauft. Die nach der sonst üblichen Form abgefaßten Frachtbriefe werden nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalt angenommen, daß alle darin enthaltenen, den Bestimmungen dieses Regulativs etwa widersprechenden Bedingungen die Gesellschaft nicht verpflichten.

10. Die Frachtbriefe aller zur Versendung eingelieferten, sogenannten kontrolpflichtigen Gegenstände müssen (nach §. 93. der Zoll-Ordnung) abgestempelt sein.

11. Falsche Angaben in den Frachtbriefen, zu gering deklarirtes Gewicht, Maaß oder dergleichen, wodurch das Interesse der Gesellschaft beeinträchtigt würde, kann durch doppelte Erhebung des Frachtlohnes, welches bei

richtiger Angabe im Frachtbriefe zur Erhebung gekommen wäre, bestraft werden. Die Beamten der Gesellschaft sind befugt, in Gegenwart von Zeugen, wenn die Zuziehung der Interessenten oder ihrer Gehülfen nicht möglich ist, die Kolli's zu wiegen, zu öffnen und zu untersuchen, ob deren Inhalt mit dem Frachtbriefe übereinstimmt.

12. Jedem Frachtbriefe ist ein Versendungsschein beizugeben, auf welchem nach Inhalt des Frachtbriefes die Güter nach Marke, Nummer, Zahl der Kolli's, Gewicht, Bestimmungsort und Name des Empfängers ganz genau und deutlich zu verzeichnen sind. Diesen Versendungsschein erhält der Absender als Beweis der geschehenen Einlieferung, mit dem Stempel der betreffenden Güter-Expedition versehen, zurück.

13. Die Gesellschaft haftet während der Dauer der Fahrt für den Verlust der Güter durch Feuer, sie übernimmt aber keine Garantie für Inhalt und Gewicht, Lekkage und Bruch derselben. Eben so wenig vertritt dieselbe das Verderben gährender Flüssigkeiten, den Verlust durch das Zerspringen der Gefäße und das Einrosten der Metall-Gegenstände. Für das Gewicht trockener Waaren, mit Ausnahme von Getreide und Sämereien, wird jedoch eingestanden, wenn dasselbe auf Kosten des Absenders auf unserem Güterboden durch unsere Beamten ermittelt und unmittelbar nach der Ankunft aus unserem Transport-Fahrzeuge in Empfang genommen worden ist. Für steuerpflichtige Güter hört jede Haftung mit Ueberweisung derselben an die Königliche Steuerbehörde auf.

Bei Brandbeschädigungen wird nur der durch Fakturen und glaubwürdige Dokumente (welche die Gesellschaft einzufordern berechtigt ist) zu erweisende wirkliche Werth der verunglückten Waare, und zwar nur bis auf Höhe von durchschnittlich 50 Thlr. pro Zentner, vergütet, wenn der Werth diesen Satz auch nachweislich übersteigen sollte. Gerettete und unbeschädigte Kolli's bleiben bei Ermittelung der Entschädigung ganz unberücksichtigt, und für Güter in geretteten, beschädigten Kolli's, deren Werth größer ist als 50 Thlr., wird die Entschädigung pro rata geleistet.

Ausgeschlossen von dieser Entschädigung sind jedoch Verluste an Frachtgütern:

1. die für Rechnung des Versenders und, ohne die Gesellschaft davon benachrichtigt zu haben, schon anderweitig versichert worden sind, und
2. die durch die Schuld (14.) des Versenders herbeigeführt wurden.

Für ausfallende Dampfwagenzüge, Unterbrechungen derselben durch Betriebs- und derartige Hindernisse ist die Gesellschaft nicht verantwortlich.

14. Schwefelsäure, Scheidewasser und derartige brennende oder ätzende und gährende Flüssigkeiten, so wie alle für den Transport gefährliche Substanzen, als: Schießpulver, chemische Feuerzeuge, Knallsilber, Knallgold, Streichhölzchen, Streichschwamm und dergleichen durch Friktion sich entzündende Präparate werden zum Transport nicht angenommen. Wer unter falscher Deklaration dergleichen Gegenstände zur Beförderung übergiebt, wird der Königlichen Polizeibehörde zur weiteren Untersuchung überwiesen, und im Falle eines durch diese verbotswidrig beabsichtigte oder geschehene Versendung herbeigeführten Schadens auf entsprechende Weise in Anspruch genommen.

15. Die Auslieferung der Frachtgüter an Bestimmungsorte geschieht

überall nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger Spesen und Vorschüsse und gegen Ausstellung einer Empfangsbescheinigung unter der Kopie des von dem Absender ausgestellten und demselben durch den Stempel der betreffenden Güter-Expedition bescheinigten Versendungsscheins (12.). Für Waaren, welche durch die Spediteure abgefahren werden, zahlen diese die Fracht rc. und bescheinigen den richtigen Empfang des Gutes auf die Kopie des Versendungsscheines und berechnen sich mit dem Empfänger des Gutes.

16. Wird die Abnahme der Güter von dem im Frachtbriefe benannten Empfänger verweigert, so hat die Gesellschaft die Wahl, die Güter aufzulagern oder unter Nachnahme der Fracht und Rückfracht, deren Zahlung nicht verweigert werden darf, die Güter dem Absender wieder zu remittiren. Im ersteren Falle wird bis zur Regulirung der Sache das tarifmäßige Lagergeld berechnet und erhoben.

17. Für Güter, die in den Magazinen oder auf den Lagerplätzen der Gesellschaft länger als 24 Stunden und bis acht Tage lagern, wird ein Lagergeld von 6 Pfennigen pro Zentner erhoben.

Eine Vertretung dafür, sowohl gegen Beschädigung als gegen theilweisen oder gänzlichen Verlust, wenn ein besonderes Abkommen zwischen dem Eigenthümer und der Gesellschaft nicht getroffen worden ist, findet nicht Statt. Für je weitere 1 bis 8 Tage Lagerzeit wird gleichmäßig immer ein Lagergeld von 6 Pfennigen pro Zentner erhoben.

18. Güter, welche vor ihrer Ausladung einer steueramtlichen Behandlung unterworfen werden müssen, die unter allen Umständen der Empfänger vermitteln oder vermitteln lassen muß, oder Güter, die durch Verschulden des Absenders nach der Einladung nicht abgefahren oder nicht ausgeladen werden können, zahlen für den entstandenen Aufenthalt für je 24 Stunden Lagerzeit in den Eisenbahnwagen ein Lagergeld von 1 Sgr. pro Zentner.

19. Auf Verlangen wird die vom Empfänger oder Absender zu beschaffende Emballage und Fastage an leeren Fässern, Kisten, Säcken u. s. w. der transportirten oder zu transportirenden Waaren oder Produkte, jedoch ohne alle Gewährleistung (13.) dem Empfänger oder Absender des Frachtgutes auf den betreffenden Bahnhof unentgeltlich transportirt, in so fern darüber Gewißheit gewährt worden ist, daß die Emballage und Fastage schon unmittelbar zum Versenden von Gütern auf der Oberschlesischen Eisenbahn gedient hat, oder dazu dienen wird.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 630.)

Bis zur gänzlichen Vollendung der Bahn werden die Aktien mit 4 Prozent verzinst, alsdann werden Dividenden gezahlt, bei welchen den Aktien **Litt. B.** 3½ Prozent vom Staate garantirt sind.

Der niedrigste Kours der Aktien **Litt. A.** war 90½, **Litt. B.** 104½; der höchste **Litt. A.** 129½, **Litt. B.** 123; der jetzige (20. Dezember 1845) ist: **Litt. A.** 108, **Litt. B.** 101.

l. Personen-Frequenz.

(Seite 630.)

In den einzelnen Monaten war dieselbe mit den Neben-Erträgen von Personenzügen wie folgt:

Im Monat.	Personen-Transport. Anzahl der Personen. 1. Kl.	2. Klasse.	3. Klasse.	Summe.	Geld-Ertrag. 1. Klasse. Thlr.	sg.	2. Klasse. Thlr.	sg.	3. Klasse. Thlr.	sgr.	pf.	Summe. Thlr.	sgr.	pf.
Januar	141	1954	12151	14246	218	5	1613	9	4669	7	10	6500	21	10
Februar	114	1737	9745	11596	178	5	1448	9	3775	9	—	5401	23	—
März	209	2235	13648	16092	321	2	1911	6	5532	2	6	7764	10	6
April	274	3009	19002	22285	414	20	2519	10	7352	9	8	10286	9	8
Mai	321	5274	21565	27160	500	12	4409	18	7521	23	—	12531	23	—
Juni	316	4484	21625	26425	490	20	3953	25	8008	18	6	12453	3	6
Juli	255	4305	20575	25135	383	7	3852	20	7863	15	6	12099	12	6
August	245	4036	20838	25119	393	22	3725	8	7612	19	6	11731	19	6
September	234	3880	20724	24838	366	13	3351	1	7505	10	4	11222	24	4
Oktober	241	3058	18275	21574	384	1	2807	8	7254	6	1	10145	15	1
November	229	2254	14506	16989	374	4	1993	1	5703	13	8	8070	18	8
Dezember	147	2611	15844	18602	248	13	2267	3	5879	2	—	8394	18	—
Summe	2726	38837	208498	250061	4273	4	33851	28	78677	17	7	116802	19	7

Im Monat.	Neben-Erträge. Gepäck-Abfertigung. Gepäck Gewicht. Ztr.	Pfd.	Geld-Ertrag. Thlr.	sgr.	Pferde. Stück.	Geld-Ertrag. thlr.	sgr.	Hunde. Stück.	Geld-Ertrag. thlr.	sg.	Equipagen. Stück.	Geld-Ertrag. Thlr.	sg.	Summe der Neben-Erträge. Thlr.	sgr.	Total-Einnahme von der Personen-Frequenz. Thlr.	sgr.	pf.
Januar	1153	57	228	25½	86	61	4	40	6	—	20	110	15	406	14½	6907	6	4
Februar	1079	76	223	19	53	37	29	39	6	11	25	117	-	384	29	5786	22	—
März	1471	13	309	20½	70	46	13	38	7	21	27	154	—	517	24½	8282	5	—
April	1711	89	349	2	146	79	10	51	9	9	37	211	15	649	6	10935	15	8
Mai	1929	56	383	5	128	192	20	60	12	13	49	271	15	859	23	13291	16	—
Juni	2256	78	459	16½	81	122	28	59	10	25	56	322	—	915	9½	13368	13	—
Juli	2150	98	471	21½	54	70	17	78	15	17	62	344	15	902	10½	13001	23	—
August	2069	10	419	23	21	47	6	83	15	10	66	373	15	855	24	12587	13	6
September	2079	26	673	11	58	76	15	140	22	8	49	282	—	1054	4	12276	28	4
Oktober	2153	6	473	6½	45	62	14½	131	20	9	79	471	15	1027	14¾	11472	29	10
November	1642	100	342	16½	37	55	21	64	13	3	80	457	20	869	½	8939	19	2
Dezember	1666	39	357	16½	115	65	23	67	11	17	33	188	—	622	26½	9017	14	6
Summe	21363	98	4692	3½	894	918	20¼	850	150	23	583	3303	20	9065	6¾	125867	26	4

Verschiedene Längen der Bahn befuhren:

Auf	Anzahl der Personen. 1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	Summe.	Geld-Ertrag. 1. Klasse. Thlr.	1. Klasse. sgr.	2. Klasse. Thlr.	2. Klasse. sgr.	3. Klasse. Thlr.	3. Klasse. sgr.	Summe. Thlr.	Summe. sgr.
1 Meile . . .	11	3645	46943	50599	3	2	791	21	5233	15	6028	8
2 Meilen . . .	19	2264	26278	28561	8	28	668	18	4506	23	5184	9
3 " . . .	24	611	4266	4901	19	6	305	15	1279	24	1604	15
4 " . . .	1053	10670	48738	60461	880	10	5575	22	14425	6	20881	8
5 " . . .	35	1422	8533	9990	44	10	1137	18	3982	2	5164	—
6 " . . .	382	7088	35235	42705	483	26	5670	12	16405	15 7/12	22559	23 7/12
7 " . . .	51	1071	4133	5255	84	22	1101	14	2542	28	3729	4
8 " . . .	228	1510	5874	7612	410	12	1711	10	3916	—	6037	22
11 " . . .	923	10556	28498	39977	2318	8	16889	18	26385	24	45613	20
Summe	2726	38837	208498	250061	4273	4	33851	28	78677	17 7/12	116802	19 7/12
Durchschnitt eine Person . . .	—	—	—	—	Thlr. sgr. 1—17	35 sgr.	26 sgr.	1,78 pf.	sgr. 11, 3,	86 pf.	sgr. 14	pf. 0,15
Alle auf 1 Meile	19134	238017	950725	1,207876	4273	4	33851	28	78677	17 7/12	116802	19 7/12
Durchschnitt eine Person . . .	—	—	—	—	6 sgr. 8,40 pf		4 sgr. 3,21 pf.		2 sgr. 5,78 pf.		2 sgr. 10,82 pf.	

Hieraus ergeben sich nun folgende Durchschnitts-Ergebnisse:

Auf	Anzahl der Personen.				Geld = Ertrag.												Ueberhaupt mit Berücksichtigung der Neben=Erträge.		
	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	Summe.	1. Klasse.			2. Klasse.			3. Klasse.			Summe.					
					Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
1 Monat . .	227,17	3236,47	17374,83	20838,42	356	2	10	2820	29	10	6556	13	11	9733	16	7	10488	29	8
1 Woche . . .	52,42	746,86	4009,58	4808,86	82	5	3	650	29	11	1513	—	7	2246	6	2	2420	16	1
1 Tag . . .	7,47	106,40	571,23	685,10	11	21	3	92	22	4	215	8	6	320	—	3	344	25	4
100 Personen .	1,09	15,53	83,38	100	3,66	—	—	28,98	—	—	67,36	—	—	100	—	—	—	—	—
1 Person . .	—	—	—	—	1	17	30	—	26	1,87	—	11	3,84	—	14	15	—	—	—
1 Meile à Pers.	—	—	—	—	—	6	8,40	—	4	3,21	—	2	5,78	—	2	10,82	—	3	1,54
1 Fahrt . . .	1,32	18,88	101,31	121,51	2	2	3,49	16	13	5,60	38	6	10,86	56	22	7,9[illegible]	61	4	9,72
Höchste Tages=Einnahme am 28. Mai, excl. für Fracht . .	25	334	1002	1361	38	4	—	338	3	—	397	6	—	773	13	—	831	3	6
Niedrigste Tages=Einnahme am 27. Januar excl. für Fracht	—	51	261	312	—	—	—	35	25	—	89	15	—	125	10	—	129	6	—

Nach verschiedenen Richtungen der Bahn fuhren:

Von	In der Richtung nach Oppeln.							In der Richtung nach Breslau.							Ueberhaupt.			
	Personen.				Geld-Ertrag.			Personen.				Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.		
	I.	II.	III.	Summe.	Thlr.	sgr.	pf.	I.	II.	III.	Summe.	Thlr.	sgr.	pf.		Thlr.	sgr.	pf.
Breslau	1337	15753	71479	88569	49324	10	6	—	—	—	—	—	—	—	88569	49324	10	6
Ohlau	25	1203	19817	21045	4013	9	—	483	5111	26981	32575	10238	19	6	53620	14251	28	6
Brieg	17	1790	11318	13125	4097	14	—	192	4393	24626	29211	12460	21	—	42336	16558	5	—
Lossen	5	321	1553	1879	431	22	—	15	762	3439	4216	1387	22	—	6095	1819	14	—
Löwen	12	459	2493	2964	849	29	6	118	1544	8236	9898	4174	27	6	12862	5024	27	—
Oppeln	—	—	—	—	—	—	—	522	6833	24744	32099	27639	23	—	32099	27639	23	—
Auf Extra-Billets	—	334	6382	6716	866	7	—	—	334	6382	6716	866	7	—	13432	1732	14	—
Militairs	—	—	287	287	129*	12	2	—	—	761	761	322	5	5	1048	451	17	7
Summe	1396	19860	113329	134585	59712	14	2	1330	18977	95169	115476	57090	5	5	250061	116802	19	7

Nach dem Vorstehenden brachten also 250061 Reisende 116802 Thlr. 19 sgr. 7 pf. ein, und fuhren von je 100 Reisenden

in der I. Klasse 1,09,
= = II. = 15,53,
= = III. = 83,38.

Nach der Seite 632 gegebenen Uebersicht vertheilen sich die Reisenden in:

I. Klasse 1,45,
II. = 15,17,
III. = 83,38.

Die aus diesen Zahlenverschiedenheiten zu abstrahirende Maaßnahme hat die Direktion bei den jetzigen, für die ganze Bahnstrecke entworfenen Fahrpreisen berücksichtigt.

Jeder Reisende ertrug einschließlich der Gepäck-Ueberfracht:

im Jahre 1844: . . 14,59 Sgr.
= = 1843 nur: 12,87 =

Da 41744 Gepäckscheine ausgegeben wurden, so sind von 1000 Reisenden 833 ohne und 167 mit Gepäck gereist. Nach den Resultaten pro 1843 führten 150 Reisende Gepäck, 850 kein Gepäck mit sich.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 benutzten die Bahn:

				Einnahme.						
Im	Januar	16322	Personen	8007	Thlr.	12	sgr.	—	pf.
=	Februar	11108	=	5845	=	23	=	—	=
=	März	14247	=	7140	=	—	=	—	=
=	April	13917	=	6719	=	11	=	—	=
=	Mai	24913	=	12021	=	5	=	—	=
=	Juni	26700	=	13391	=	22	=	2	=
=	Juli	25731	=	13064	=	20	=	6	=
=	August	25849	=	12504	=	13	=	9	=
=	September	26158	=	13783	=	10	=	8	=
=	Oktober	22014	=	11340	=	4	=	6	=
=	November	22143	=	15874	=	—	=	6	=

m. Güterbeförderung.

(Seite 632.)

In den einzelnen Monaten wurden auf der Bahn transportirt und kamen dafür auf:

		Gewicht.		Geldertrag.					
Im	Januar	7621	Zentner.	1374	Thlr.	19	sgr.	6	pf.
=	Februar	19097	=	2688	=	23	=	9	=
=	März	13533	=	2520	=	27	=	3	=
=	April	11376	=	1780	=	28	=	5	=
=	Mai	11932	=	2423	=	13	=	2	=
=	Juni	10489	=	2101	=	10	=	1	=
=	Juli	11097	=	1912	=	1	=	9	=
=	August	18411	=	2071	=	12	=	4	=
=	September	43874	=	3143	=	22	=	7	=

Im	Oktober	23886	Zentner.	2824	Thlr.	5 sgr.	—	pf.
=	November	15247	=	2694	=	5 =	8	=
=	Dezember	20797	=	2510	=	10 =	9	=
	Summe	207360	Zentner.	28046	Thlr.	— sgr.	3	pf.

Nach den verschiedenen Richtungen vertheilte sich der Verkehr wie folgt:

Von	In der Richtung nach Oppeln.				In der Richtung nach Breslau.				Ueberhaupt.			
	Gewicht.	Geld-Ertrag.			Gewicht.	Geld-Ertrag.			Gewicht.	Geld-Ertrag.		
	Ztr.	Thlr.	sgr.	pf.	Ztr.	Thlr.	sgr.	pf.	Ztr.	Thlr.	sgr.	pf.
Breslau . .	79327	15300	27	6	—	—	—	—	79327	15300	27	6
Ohlau . .	4018	676	15	6	27739	2205	2	5	31757	2881	17	11
Brieg . .	2435	284	22	8	13419	1725	24	—	15854	2010	16	8
Lossen . .	1201	137	2	5	1208	167	24	10	2409	304	27	3
Löwen . .	48939	1412	28	11	3277	564	3	4	52216	1977	2	3
Oppeln . .	—	—	—	—	25797	5570	28	8	25797	5570	28	8
Summe	135920	17812	7	—	71440	10233	23	3	207360	28046	—	3

Hieraus ergiebt sich, daß pro Zentner 4 Sgr. 0,68 Pf. eingekommen, daß auf die Weite einer Meile 1,333699 Zentner transportirt worden sind und daß der Ertrag pro Zentner und Meile 7,52 Pf. war. Nach Abzug der verausgabten Kosten für An- und Abfuhr der Güter auf den Bahnhöfen reduzirte sich jedoch der letztere Ertrag auf 6,60 Pf.

Vergleicht man die vorstehenden Resultate mit den Seite 633 angegebenen, so ergiebt sich, daß trotz des andauernd günstigen Wasserstandes der Oder der Güterverkehr sich gesteigert hat, da der dort nachgewiesene Güterverkehr 1,225752 Zentner betrug und pro Zentner und Meile 6,18 Pfennige abwarf.

Der Tarif für den Güter-Transport ist bei der weiteren Eröffnung der ganzen Bahnlinie wesentlich, jedoch nur bei den größeren Entfernungen, als sie früher zur Berechnung kamen, ermäßigt worden. Das Interesse des Unternehmens schien es zu fordern, sich hierbei möglichst den Sätzen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn anzuschließen, unter Umständen die Tarifsätze noch zu ermäßigen und sich von dem Güterbetriebe derselben gründliche Kenntniß zu verschaffen.

In den bis jetzt verflossenen Monaten des Jahres 1845 kamen für den Equipagen-, Güter- und Vieh-Transport auf:

Im	Januar	2235	Thlr. 8	sgr.	1	pf.
=	Februar	1870	= 28	=	4	=
=	März	3286	= 19	=	2	=
=	April	1732	= 3	=	10	=
=	Mai	3921	= 19	=	3	=
=	Juni	6880	= 19	=	8	=
=	Juli	3948	= 6	=	9	=
=	August	3460	= 28	=	9	=

Im	September	4238 Thlr.	20 sgr.	2 pf.
=	Oktober	3020 =	24 =	6 =
=	Novmbr.	12438 =	27 =	6 =

17. Krakau=Oberschlesische Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Nachdem die nöthigen Vorarbeiten zu der Bahn beendigt waren, wurde der Bau derselben im Laufe des Sommers 1844 in Angriff genommen und so viel als möglich gefördert. Während desselben stellte es sich heraus, daß eine zweckmäßige Verbindung der Bahn mit der Warschauer für den Verkehr nicht nur von großem Nutzen, sondern auch höchst nothwendig sei und daher die Ausführung derselben sehr wünschenswerth wäre. Nach einer vorläufigen Vereinigung des regierenden Senats des Freistaats Krakau mit der Königl. Polnischen Regierung wurde am 8. Februar 1845 eine General=Versammlung der Aktionäre in Krakau zusammenberufen, um über die Beibehaltung oder Veränderung der projektirten Linie, so wie über die Aufbringung des im zweiten Falle erforderlichen Mehrkostenbetrages zu beschließen. Nachdem das Direktorium seine Vorschläge und Anträge vorgelegt und gründlich motivirt hatte, beschloß die General=Versammlung, dieselben adoptirend, einstimmig: unter Aufgebung der ursprünglich projektirten Trace von Chrzanow bis zur Oberschlesischen Grenze, die Bahn über Sczakowa nach Slupna, zum Anschluß an die Oberschlesische Eisenbahn, zu führen.

Die bei der General=Versammlung gegenwärtigen Deputirten und Bevollmächtigten der Oberschlesischen Eisenbahn=Gesellschaft erklärten Namens ihrer Konstituenten ihre Zustimmung zu der durch die neue Linie bedingten Verbindung der Oberschlesischen und Krakau=Oberschlesischen Bahn bei Slupna, woselbst die Uebergangsbrücke über die Przemza die letztere Bahn begrenzen wird, indem man voraussetzte, daß der Genehmigung dieser Verbindung Seitens der Preußischen Staats=Regierung nichts entgegenstehe. Die näheren Modalitäten der Verbindung, vorzugsweise hinsichtlich des Brückenbaues über die Przemza, den die Krakau=Oberschlesische Bahn allein übernimmt, wurden vertragsmäßig von den Deputirten der Oberschlesischen und dem Direktorium der Krakau=Oberschlesischen festgestellt.

In Betreff des erforderlichen Mehrkostenbetrages für die Ausführung der Bahn in der veränderten und etwa um 1¼ Meilen längeren Richtung wurde derselbe auf Höhe von 300000 Thlr. festgestellt und somit das Aktien=Kapital auf den Betrag von 1,800000 Thlr. gebracht. Die erwähnte Summe von 300000 Thlr. sollte durch Kreirung und Ausgabe von 3000 Stück Stamm=Aktien in der Art aufzubringen versucht werden, daß der Inhaber von je fünf Quittungsbogen berechtigt sein sollte, eine der neu auszufertigenden Aktien al pari zu übernehmen. Im Fall auf diese Weise nicht der ganze Bedarf aufgebracht würde, wurde das Direktorium ermächtigt, nach seinem Ermessen entweder die nicht untergebrachten Aktien an den Börsen von Breslau und Berlin zu möglichst günstigem Kourse zum Verkauf zu

bringen, oder nach Maaßgabe des Statuts den Bedarf durch Ausgabe von Prioritäts-Aktien zu beschaffen.

Nachdem auf diese Weise in der General-Versammlung die nöthigen Feststellungen in Bezug auf die Richtung der Bahn und die hierzu erforderlichen Geldmittel getroffen waren, leitete die Direktion die Arbeiten auch auf der neuen Linie ein und förderte dieselben während des Jahres 1845 so bedeutend, daß nach dem jetzigen Stande des Baues und allen bis jetzt getroffenen Einleitungen zu erwarten steht, die ganze Bahn bis Mitte des Jahres 1846 dem Verkehre zu eröffnen und mit der Oberschlesischen Eisenbahn in Verbindung zu setzen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Wie wir im geschichtlichen Theile der Bahn gesehen haben, so erhielt das frühere Projekt in Folge des Wunsches der Polnischen Regierung, sich an die Warschauer Bahn auf kürzestem Wege anzuschließen, eine wesentliche Abänderung, indem ein solcher Anschluß, wenn die Richtung der Bahn von Krakau über Chrzanow und Jelen nach Dziezkowitz führte, nur unter erschwerenden Umständen und mit großen Umwegen für das reisende Publikum zu bewirken war. Die jetzt neu projektirte Linie, welche diesen Uebelständen abhelfen soll, führt von Krakau, wo der Bahnhof außerhalb der Stadt in der Gegend der Vorstadt Klevarz, zwischen den Straßen nach Warschau und nach Kalisch angelegt wird, über Luszowice, Czieskowice, Sczakowa und Dlugosczyn nach Slupna, wo sie den Grenzfluß Przemza überschreitet und sich mit der Oberschlesischen Bahn verbindet. Diese Linie gestattet in der Gegend von Sczakowa eine sehr günstig gelegene Verbindung mit der Polnischen Eisenbahn.

Das Terrain, welches diese Linie durchschneidet, ist nicht so günstig zur Führung einer Bahn als das der Linie über Chrzanow und Jelen, indem die Berge bei Luszowice und Vorwerk Balin, welche die Wasserscheide zwischen der Luszyna und Chechta bilden, dann die schroff abfallenden und an einzelnen Stellen weit hervorspringenden Gebirge bei Sczakowa und Dlugoszyn ungünstigere Steigungen und eine Menge kleiner Kurven bedingen, ohne daß hierdurch die Erdarbeiten so weit vermindert werden könnten als dies auf der andern Linie möglich war.

Die Länge der früher projektirten Richtung betrug 15056 Ruthen, die der jetzt in Ausführung begriffenen 17210,8 Ruthen, oder etwa 8,6 deutsche Meilen. Die letztere ist also um 2154,8 Ruthen länger als die erstere.

Außer dem Endbahnhofe zu Krakau werden zu Luszowice, Czieskowice, Sczakowa, Dlugoszyn und Slupna theils Bahnhöfe, theils Anhaltestellen eingerichtet. In Bezug auf die nöthige Bahnhofs-Anlage bei Sczakowa hat die Lokalbesichtigung ergeben, daß der Anschluß der Polnischen Eisenbahn am geeignetsten in der Sczakower Forst Statt findet. Die Polnische Bahn wird von dem hier anzulegenden Bahnhofe mit einer Kurve von 500 Ruthen Radius abgehen und dann gerade nach Niemco führen. Das zum Anschlußpunkte gewählte Forst-Terrain ist keiner Ueberschwemmung ausgesetzt,

ist eben und trocken und läßt sich von der polnischen Seite her, ohne große Dammschüttungen zu veranlassen, erreichen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind, wie folgt, veranschlagt:

A.	Erdarbeiten	355700	Thlr.	—	sgr.
B.	Brückenbauten	133400	=	—	=
C.	Oberbau	533233	=	10	=
D.	Wege-Uebergänge	50050	=	—	=
E.	Grund-Entschädigung	65000	=	—	=
F.	Aufsichts- und Direktionskosten	33240	=	—	=
G.	Bahnhofs-Anlagen	209000	=	—	=
H.	Geräthschaften und Utensilien	28456	=	—	=
I.	Bearbeitung des Projektes	8000	=	—	=
K.	Insgemein	50000	=	—	=
L.	Maschinen und Wagen	213490	=	—	=
	Zusammen	1,679569	Thlr.	10	sgr.

Bei der Veranschlagung der Baukosten sind bei den Erdarbeiten diejenigen Preise zum Grunde gelegt, welche bei der Oberschlesischen Eisenbahn gezahlt worden sind. Wenn auch im Freistaate bei einigen Gegenständen geringere Preise üblich sind als im Preußischen, und besonders das Tagelohn niedriger ist, so ist andererseits die Unbekanntschaft der Arbeiter mit demjenigen, was sie leisten sollen, Ursache, daß sie weniger fertigen, und erscheint daher die Annahme derselben Preise als vollständig gerechtfertigt.

Bei den Brückenbauten sind die Preise etwas geringer als bei der Oberschlesischen Eisenbahn angenommen, weil für sie das Material, wenigstens was die Lieferung der Kalk- und sonstiger Bruchsteine anbetrifft, billiger beschafft werden kann. Das Arbeitslohn für die Maurerarbeit dürfte jedoch, wegen der Schwierigkeit, gute, tüchtige Maurer zu beschaffen, nicht billiger sein.

Dasselbe gilt von den Bauten auf den Bahnhöfen, wo noch die Schwierigkeit hinzukommt, gute und tüchtige Schlosser-, Tischlerarbeit u. s. w. zu beschaffen. Eine Menge der zu diesen Anlagen erforderlichen Gegenstände, z. B. Drehscheiben, Ausweichungen, Rollbrücken, Wasserkrähne, Vorwärmer ꝛc. sind für die Krakauer Bahn noch theurer als für die Oberschlesische, weil die vermehrten Transportkosten mit in Anschlag kommen.

Was den Oberbau anbelangt, so ist für das Verlegen desselben und für die Beschaffung des Kieses in Ansatz gekommen, was bei der Oberschlesischen Eisenbahn gezahlt wird. Die Schienen, Nägel und Platten sind nach den jetzt bestehenden Preisen, mit dem nöthigen Zuschlage für Fracht, Spesen und Zoll, in Ansatz gebracht. Bei den Unterlagsschwellen ist 1 Thlr. 5 sgr. pro Stück berechnet.

Der General-Anschlag schließt mit der Summe von 1,747000 Thlr. ab und da die frühere Linie nur mit 1,510000 Thlr. veranschlagt war, so ergiebt sich hieraus eine Kosten-Differenz von 237000 Thlr. Diese Summe

fällt jedoch nicht allein den größeren Terrainschwierigkeiten der neuen Linie zur Last, sondern entsteht größtentheils durch die im Freistaate jetzt bedeutend länger zu erbauende Bahnstrecke, wogegen die Oberschlesische Bahn beinahe um eben so viel wieder kürzer wird.

Die vorige Bahnlinie war 15056 Ruthen lang und kostete in Summa laut General-Anschlag, 1,510000 Thlr., mithin pro laufende Ruthe 100 Thlr. 8 sgr.

Die jetzige Linie ist 17201,8 Ruthen lang und kostet 1,747000 Thlr., mithin pro laufende Ruthe 101 Thlr. 15 sgr.

Das zur Deckung der obigen Anschlagskosten angenommene Aktien-Kapital beträgt 1,800000 Thlr. und ist durch 18000 Aktien, à 100 Thlr., gedeckt. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich daher auf 209302 Thlr. — Vom Aktienkapital sind bis Ende Dezember 1845 50 Prozent eingezahlt.

Der niedrigste Kours der Aktien war 95½, der höchste 120, der jetzige (30. Dezember 1845) 97.

d. Steigungsverhältnisse.

No.	Länge. Ruthen.	Relatives Gefälle von 1 zu	Absolutes Gefälle pro laufende Ruthe. Fuß.	Länge der Ordinate.	Fallen.	Steigen.
1	137,40	—	—	152,0	—	—
2	600,0	300	0,05	176,0	—	24,0
3	260,0	—	—	176,0	—	—
4	600,0	1200	0,01	182,0	—	6,0
5	500,0	500	0,024	194,0	—	12,0
6	480,0	200	0,06	222,8	—	28,8
7	40,0	—	—	222,8	—	—
8	480,0	200	0,06	194,0	28,8	—
9	193,4	—	—	194,0	—	—
10	260,0	200	0,06	209,6	—	15,6
11	640,0	—	—	209,6	—	—
12	340,0	200	0,06	230,0	—	20,4
13	60,0	—	—	230,0	—	—
14	200,0	300	0,04	222,0	8,0	—
15	100,0	—	—	222,0	—	—
16	480,0	200	0,06	250,8	—	28,8
17	520,0	—	—	250,8	—	—
18	400,0	300	0,04	266,8	—	16,0
19	300,0	200	0,06	284,8	—	18,0
20	180,0	400	0,03	290,2	—	5,4
21	80,0	—	—	290,2	—	—
22	500,0	600	0,02	300,2	—	10,0
23	600,0	150	0,08	348,2	—	48,0
24	200,0	200	0,06	360,2	—	12,0
25	740,0	150	0,08	419,4	—	59,2
26	360,0	300	0,04	433,8	—	14,4
27	200,0	—	—	433,8	—	—
28	520,0	300	0,04	413,0	20,8	—
29	200,0	—	—	413,0	—	—
30	300,0	600	0,02	407,0	6,0	—

No.	Länge. Ruthen.	Relatives Gefälle von 1 zu	Absolutes Gefälle pro laufende Ruthe. Fuß.	Länge der Ordinate.	Fallen.	Steigen.
31	200,0	—	—	407,0	—	—
32	300,0	600	0,02	413,0	—	6,0
33	600,0	200	0,06	449,0	—	36,0
34	300,0	100	0,12	485,0	—	36,0
35	20,0	—	—	485,0	—	—
36	400,0	200	0,06	461,0	24,0	—
37	100,0	100	0,12	449,0	12,0	—
38	300,0	150	0,08	425,0	24,0	—
39	400,0	400	0,03	413,0	12,0	—
40	200,0	200	0,06	401,0	12,0	—
41	200,0	150	0,08	385,0	16,0	—
42	200,0	400	0,03	379,0	6,0	—
43	300,0	150	0,08	355,0	24,0	—
44	300,0	300	0,04	343,0	12,0	—
45	80,0	—	—	343,0	—	—
46	200,0	200	0,06	355,0	—	12,0
47	100,0	—	—	355,0	—	—
48	200,0	300	0,04	347,0	8,0	—
49	100,0	—	—	347,0	—	—
50	400,0	150	0,08	379,0	—	32,0
51	20,0	—	—	379,0	—	—
52	250,0	100	0,12	349,0	30,0	—
53	200,0	200	0,06	337,0	12,0	—
54	450,0	150	0,08	301,0	36,0	—
55	200,0	200	0,06	289,0	12,0	—
56	440,0	—	—	289,0	—	—
57	280,0	200	0,06	305,8	—	16,8
Summe	17210,8				303,6	457,4

Nach vorstehender Tabelle sind vorhanden:

3390,8	laufende Ruthen	horizontale Bahn,	
600,0	= =	in einer Steigung von	1 : 1200
1100,0	= =	= = = =	1 : 600
500,0	= =	= = = =	1 : 500
780,0	= =	= = = =	1 : 400
2580,0	= =	= = = =	1 : 300
4620,0	= =	= = = =	1 : 200
2990,0	= =	= = = =	1 : 150
650,0	= =	= = = =	1 : 100

Zusammen 17210,8 Ruthen.

Hieraus ergiebt sich, daß die Steigungen von horizontal bis 1 : 300 ziemlich dieselben sind wie in dem früheren Projekte, daß die Steigung von 1 : 200 gegenwärtig sogar um 620 Ruthen kürzer ist, daß aber die Steigung von 1 : 150 um 1650 Ruthen länger ist und daß die früher nicht erforderlich gewesene Steigung von 1 : 100 an drei verschiedenen Orten auf eine Länge von zusammen 650 Ruthen hat eingeführt werden müssen. Die jetzige, um 2154,8 Ruthen längere Linie hat also hauptsächlich in den schlechteren Steigungen von 1 : 100 und von 1 : 150 Zuwachs erhalten; die

auf der Dlugoscyner Linie Statt findenden großen Terrainhindernisse gestatten es aber nicht, günstigere Steigungen anzuwenden.

Bei dem früheren Projekte lag die Wasserscheide zwischen der Rudawa und der Chechta 193,366 Fuß höher als die Przemzabrücke und 263,8 Fuß höher als der Anfangspunkt der Bahn bei Krakau, und waren zusammen nur 70,434 Fuß verlorene Steigung vorhanden. Bei der jetzt in Ausführung begriffenen Bahnlinie liegt die Wasserscheide der Chechta und Lusczyn 179,2 Fuß höher als die Przemzabrücke, 333 Fuß höher als der Anfangspunkt der Bahn bei Krakau, und es kommen überhaupt 153,8 Fuß verlorene Steigung vor, woraus eine größere verlorene Steigung, 83,366 Fuß, sich ergiebt. Wollte man aber nicht den in anderen Beziehungen für die Bahn viel versprechenden Vortheil des Anschlusses für die Bahn aufopfern, so durfte man diesen Nachtheil nicht scheuen.

e. Krümmungsverhältnisse.

No.	Länge der geraden Linien. Ruthen.	Länge der Kurven. Ruthen.	Radius. Ruthen.
1	100	—	—
2	—	600	400
3	832,4	—	—
4	—	80,2	500
5	127,4	—	—
6	—	480,6	500
7	427,2	—	—
8	—	46,2	500
9	457,2	—	—
10	—	264,8	500
11	474,2	—	—
12	—	74,4	500
13	145,6	—	—
14	—	160	500
15	360	—	—
16	—	40	500
17	343,4	—	—
18	—	422,2	500
19	234,4	—	—
20	—	200,6	500
21	337,4	—	—
22	—	104,8	500
23	532,8	—	—
24	—	135,4	500
25	109	—	—
26	—	60	500
27	200	—	—
28	—	200	500
29	400	—	—
30	—	80	500
31	380	—	—
32	—	128,2	500
33	591,8	—	—
34	—	60	500
35	1720,6	—	—
36	—	80	500
37	280	—	—
38	—	280	500
39	660	—	—
40	—	60	500
41	320	—	—
42	—	40	500
43	520	—	—
44	—	140	500
45	420	—	—
46	—	460	600
47	560	—	—
48	—	60	500
49	200	—	—
50	—	260	500
51	146	—	—
52	—	180	500
53	320	—	—
Summe	12513,4	4697,4	
	17210,8 Ruthen.		

Hiernach besteht die in Summa 17210,8 Ruthen lange Bahn aus 27 geraden Linien von zusammen 12513,4 Ruthen Länge und 26 Kurven von 4697,4 Ruthen Länge, von denen eine 400 Ruthen, eine andere 600, die andern 24 aber alle 500 Ruthen Radius haben. Das Verhältniß der Kurven zur ganzen Länge der Bahn ist daher beinahe 1 : 3,7, mithin etwas

günstiger als bei dem früheren Projekte, wo es nur 1 : 3,4 war, wobei noch der Vortheil, daß hier die Kurven von 150 und 250 Ruthen Radius wegfallen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Breite des Planums ist nur für ein Geleise eingerichtet und beträgt 15 Fuß, ebenso wie bei der Oberschlesischen Eisenbahn. Besondere Ausweichungen werden nur auf den Bahnhöfen und auf den Anhaltestellen angelegt. Das Geleise erhält 4 Fuß 8½ Zoll englisch oder 4 Fuß 6¾ Zoll preußisch lichte Weite. Wegen vollständiger Entwässerung der Bahn werden überall 2 bis 3 Fuß tiefe Gräben auf beiden Seiten der Bahn mit einer Sohlenbreite von 1½ bis 2 Fuß gefertigt, und nur bei mehr als 3 Fuß hohen Dämmen fallen diese weg. Wo der Boden strenge ist, werden Sickerkanäle in Entfernungen von 1 bis 2 Ruthen von einander angelegt, um das Wasser aus der, den Unterlagshölzern zum Fundamente dienenden Kies und Steinbettung abzuziehen. Außerdem erhält die Krone des Planums noch eine sehr starke Wölbung, um den Abfluß des Wassers zu befördern. Die Dämme erhalten eine 1½füßige Böschung, eben so die Einschnitte, nur mit dem Unterschiede, daß letztere auf jede 6 Fuß Höhe ein Banquett von 1½ Fuß Breite erhalten.

Die bedeutendsten Erdarbeiten, welche auf der Bahn vorkommen, sind:

1. Der Einschnitt bei Luszowice, welcher in keiner Weise zu umgehen war.
2. Der Einschnitt durch den Berg bei Dlugosczyn. Diese Arbeit ist um so kostspieliger, als sie meist in Felsen ausgeführt werden muß. Der Berg fällt etwa 150 Ruthen nördlich an der Przemza schroff ab, und hier bietet sich eine Gelegenheit dar, durch Absprengen der Felsen unmittelbar an der Przemza und durch eine geringe Verlegung des Flusses, welcher hier gerade auf eine kurze Strecke nicht die Grenze bildet, einen Weg für die Eisenbahn herzustellen.
3. Die dritte Hauptarbeit ist der Damm an der Przemza, welcher sich auf keine Weise vermeiden oder umgehen läßt, indem das gegenüberliegende Ufer sehr hoch und felsig ist. Ueberdies fällt die Oberschlesische Eisenbahn von Myslowitz aus schon in dem Verhältniß wie 1 : 250, während sie zu gleicher Zeit in einem Bogen von 250 Ruthen Radius geführt wird. Eine niedrigere Legung des Planums ist also nicht möglich, und muß die Krakauer Bahn daher auf dem linken Ufer der Przemza nach und nach bis zu einer Höhe von etwa 40 Fuß über den Wasserspiegel des Flusses erhöht werden, welches vermittelst einer Steigung von 1 : 200 erreicht wird. Das Material zu diesem Damme muß theils aus dem Seitenterrain, theils aber aus den auf preußischem Gebiete gelegenen Anhöhen entnommen werden.

Von den Brücken ist die in diesem 40 Fuß hohen Damme belegene über die Przemza die bedeutendste. Wegen der Kostspieligkeit der Pfeiler bei dieser Höhe ist, statt 30 Fuß, 40 Fuß Durchflußöffnung angenommen worden, und da Sprengwerke bei dieser Höhe der Pfeiler auf das Verschieben oder Umwerfen derselben wirken könnten, so sind, statt der einfachen Sprengwerke, eben dergleichen gußeiserne veranschlagt, wie sie bei der Oppelner Oderbrücke angewendet sind, bei welchen dieser nachtheilige Schub auf die Pfeiler nicht Statt findet. Die Konstruktion wird sowohl hierdurch als wegen der großen Höhe der Pfeiler theurer, und sind deshalb die Kosten dieser Brücke mit 45000 Thlr. in Anschlag gekommen. Am 8. Nov. 1845 wurde die Grundsteinlegung zu dieser Brücke feierlich begangen.

Die übrigen Brückenanlagen sind, im Ganzen genommen, nur unbedeutend, denn außer der Brücke über die Przemza kommen nur noch einige größere Brücken über die Rudawa vor, welche jedoch alle unter günstigen Umständen zu erbauen sind. Was die Konstruktion derselben anbelangt, so sollen dieselben überall massiv und, wo es die Höhe der Dämme zuläßt, entweder von Klinkern oder doch guten Kalksteinen gewölbt werden. Zur Schützung des Gewölbes vor der eindringenden Erdfeuchtigkeit soll dasselbe aber einen Cementguß erhalten, welcher noch mit einer starken Lattenlage bedeckt wird. Die größeren und diejenigen Brücken, wo keine Höhe zum Gewölbe vorhanden, erhalten massive Stirn- und Mittelpfeiler und eine hölzerne Fahrbahn, welche von Sprengwerken oder gezahnten Trägern gehalten wird.

Die Wegeübergänge in einer Ebene mit der Bahn werden mit eichenen Schutzschwellen versehen, welche in die Unterlager eingekämmt und mit eisernen starken Schienen gegen Abnutzung durch das Herüberfahren der Wagen gesichert sind. Zwischen den Schienen sowohl als auf beiden Seiten derselben wird nach Umständen der Uebergang mehr oder weniger lang gepflastert. Der Verschluß der Uebergänge wird durch Barrièren bewirkt, außerdem aber noch, wo höhere Anschüttungen erforderlich sind, die Rampen mit Verzierungen versehen, um Vieh und Menschen mehr abhalten zu können.

Der Oberbau wird in derselben Weise ausgeführt wie auf der Oberschlesischen Eisenbahn und erhält auch eben so schwere und eben so geformte Schienen von 17 pr. Pfd. Schwere pro laufenden Fuß preuß. Die eichenen, 8 Fuß langen, 12 Zoll breiten, 6 Zoll starken Unterlagshölzer werden auf einer Bettung von Kies oder anderen dazu passenden Steinabgängen von 6 bis 8 Zoll Stärke gelegt. Die Befestigung der Schienen auf diesen Schwellen geschieht vermittelst Hakennägeln. Auf den Stößen der Schienen werden jedoch besondere eiserne Platten von 5 Zoll Breite und 7 Zoll Länge untergelegt, damit ein Eindrücken der Schienen-Enden in die Schwellen verhindert werde.

Von den Bahnhöfen ist der zu Krakau der bedeutendste, indem er außer dem Empfangshause die nöthigen Gebäulichkeiten zur Unterbringung der Lokomotive und Wagen enthält. Das Empfangshaus bekommt, außer den Lokalen **I.**, **II.** und **III.** Klasse für die Passagiere, die Wohnung des

Portiers, das Billetverkaufs- und Gepäck-Abnahme-Lokal, eine Räumlichkeit für die Post und in den Souterrains die Wohnung für den Restaurateur u. s. w. Der Mittelbau enthält in der zweiten Etage die Wohnung der ersten Beamten der Gesellschaft und ihre Bureaux. Eine drei Geleise breite, überdeckte Halle längs des ganzen Gebäudes gewährt nicht allein den abgehenden und ankommenden Passagieren Schutz gegen schlechtes Wetter, sondern dient auch zugleich zur Aufbewahrung von Wagen. Die an diese Halle angrenzenden beiden Pavillons enthalten die Passagier-Gepäck-Ausgabe, einige Räume für ankommende Fahrgäste, welche noch auf dem Bahnhofe verziehen müssen, die nöthigen Bureaux und Aufenthaltsorte für Schaffner, Ober-Schaffner u. s. w.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Bauausführende Direktoren in Breslau sind:
Geheimer Kommerzienrath v. Löbbecke,
Kommerzienrath Schiller,
Kaufmann Reymann.
Kontrolirende Direktoren in Krakau:
Kaufmann Joh. Borcheneck,
" Ludwig Hölzel,
" Vincenz Kirchmayer,
" Wolff.

Ein Verwaltungsrath wird erst nach Inbetriebsetzung der Bahn gewählt.

Als Betriebsmittel sind vorläufig 9 Lokomotive angenommen, deren Ablieferung bis zur Eröffnung der Bahn sicher gestellt ist.

18. Wilhelmsbahn.

(Kosel-Oderberg.)

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 639.)

Einen sehr hemmenden Einfluß auf den Fortschritt der Bauarbeiten während des Jahres 1844 übten die traurigen Witterungsverhältnisse aus. Wochenlang strömte der Regen nieder und nur auf Tage war es im Laufe des Sommers und Herbstes möglich, den Bau zu fördern. Die häufigen und dauernden Regengüsse, welche den Boden durchweichten, machten es nämlich selbst bei dem Eintritte besserer Witterung erst nach einiger Zeit thunlich, die Arbeiten in der Niederung fortzusetzen, und auch dann konnte der Erdbau auf den nicht unbedeutenden Strecken der Wilhelmsbahn, deren Boden aus einer fetten Lette besteht, nur langsam und mit erhöhten Kosten betrieben werden.

Die fast grundlosen, zu den Baustellen führenden Wege machten außerdem noch die beschleunigte Anfuhr der erforderlichen Baumaterialien bis zum Herbste unmöglich, so daß erst im Laufe des Winters 18$\frac{44}{45}$ ernstlich damit vorgegangen werden konnte.

Daß diese Verhältnisse den Grundbau für die Brücken noch mehr erschweren mußten, bedarf keiner weiteren Ausführung, und es wird vollständig genügen dies darzuthun, wenn man die Anzahl der Hochwasserstände in der Oder angiebt. Es belief sich dieselbe im Jahre 1844 auf 22. Einer derselben erreichte die Höhe von 19 Fuß, die übrigen blieben zwischen 8 bis 16 Fuß Pegelhöhe.

Endlich verdient es einer besonderen Erwähnung, daß einzelne bäuerliche Grundbesitzer, so wie namentlich auch Eigenthümer der nächst Ratibor liegenden, von der Wilhelmsbahn berührten Grundstücke, ihre zum Theil mitten in einer angegriffenen Strecke situirten Ländereien gutwillig zum Bau herzugeben sich weigerten, mithin erst nach dem im Herbste erfolgten Eingange der Expropriations-Resolute zur Abtretung genöthigt werden konnten.

Die aus diesem Umstande erwachsenen Störungen im Fortbaue sind klar. Erheblicheres zu leisten wurde hierbei nur dadurch möglich, daß die Mitglieder des Direktoriums, der Fürst Lichnowsky und der Herzog von Ratibor, die Gräfin von Springenstein und der Graf von Saurma-Jeltsch, den Beginn des Baues auf ihren von der Bahn betroffenen Ländereien gestatteten. So nur konnte es bei einer sonstigen sorgfältigen Benutzung der einzelnen fördernden Umstände, insbesondere aber des zur Materialienanfuhr und zum Betriebe der Rammarbeiten günstigen Winters, gelingen, nachstehendes Resultat bis Anfang des Jahres 1845 zu erlangen.

Um wenigstens die erste Sektion der Bahn, von Kandrzin bis an das alte Oderbett bei Markowitz, so schleunig als möglich in Betrieb setzen zu können, wurden namentlich die Arbeiten auf derselben möglichst gefördert.

Von der Masse der aufzuführenden Erdarbeiten:

	Auftrag, Schachtruthen.	Abtrag, Schachtruthen.	Moorboden, Schachtruthen
	52171,0	26820,7	7826,7
wurden bewegt:	49476,0	25222,7	7826,7
verblieben demnach:	2695,0	1598,0	

oder zusammen 4293 Schachtruthen zu bewegende Erde.

In Rücksicht auf die Länge der bereits angegriffenen Strecken ergab sich folgendes Zahlenverhältniß. Die Sektion ist 7785,74 Ruthen lang, darunter befinden sich:

	5784,74 Ruthen einfaches,	2000 Ruthen Doppelgeleise.
Davon sind beendet:	4885,00 " "	1860 " "
Rest	899,74 Ruthen einfaches,	140 Ruthen Doppelgeleis,

oder zusammen 1040 Ruthen, welche sämmtlich im Angriffe und der Vollendung nahe sind.

Von der Erdmasse der zweiten Sektion (von Markowitz bis an die Oder bei Oderberg)

71275,2 Schtr. Auftr., 22274,8 Schtr. Abtr.,

wurden bis zu obigem Zeitraume bewegt	18270,0 Schtr. Auftr.,	9756,0 Schtr. Abtr.,
blieb ein Rest von	53005,2 Schtr. Auftr.	12518,8 Schtr. Abtr.

In Beziehung auf die Länge waren von den hier anzufertigenden 6240 laufenden Ruthen

bereits ganz beendet	1544 lfd. R.	
dazu traten in Angriff genommene .	3120 „ „	
		4664 „ „
es bleiben also noch unangefangen		1576 laufende Ruthen.

Für die Brücken der ersten Sektion war zu dreien das Material angefahren, drei waren angefangen, von einer die Mittelpfeiler bis über das Wasser und eine bis auf den Belag fertig. An Brücken der zweiten Sektion war bei sieben noch gar nichts geschehen, zu fünf das Material angefahren und eine, die große Oderbrücke bei Ratibor, schon bedeutend vorgerückt. Was die Durchlässe u. s. w. anbelangt, so war auf der ersten Sektion bei zwölf noch gar nichts geschehen, zu einem das Material geliefert, vier waren fertig bis auf den Belag, drei bis zum Oberbau und drei ganz fertig. Auf der zweiten Sektion war bei zwanzig noch gar nichts geschehen, zu acht jedoch das Material geliefert.

Von den Arbeiten des Oberbaues war zur Zeit noch nichts ausgeführt, jedoch wurde auf der ersten Sektion das erforderliche Kronnivellement bereits eingeleitet. Das zu dem Oberbau erforderliche Material war größtentheils beschafft, auch theilweise bereits auf die Bahn verfahren.

1. Schienen nach dem Vignoles'schen Systeme waren zur Hälfte bei Bailey Brothers in Liverpool, zur Hälfte in der Laurahütte bestellt. Es sind davon für die Bahn, einschließlich der Doppelgeleise auf den Bahnhöfen, etwa 60000 Zentner nöthig. Die Laurahütte, welche die ganze Bestellung von 31000 Zentner bis zum 1. Juli d. J. kontraktlich erledigen mußte, lieferte bis Anfang 1845 9095 Zentner, welche bereits auf der ersten Sektion in die einzelnen Stationen, wo sie verlegt werden sollten, verfahren waren. Von Bailey Brothers war das verdungene Quantum von 29815 Zentner bereits eingegangen. Diese waren theils auf die zweite Sektion nach Tworkau verfahren, theils lagerten sie auf dem Ratiborer Bahnhofsterrain.

2. Kies. Hiervon waren erforderlich 7500 Schachtruthen. Bereits angefahren und an Ort und Stelle aufgeruthet wurden:

1ste Sektion	2845	Schachtruthen,
2te „	942	„
zusammen	3787	Schachtruthen.

Der Ueberrest war zum größten Theile verdungen und wurde nach beendeter Saat angefahren.

3. Eichene Querschwellen. Der Bedarf von 60000 Stück ist durch Verträge gesichert. Geliefert und verfahren waren bereits:

1ste Sektion	37000 Stück,	davon gehobelt	11450 Stück,
2te „	20620 „	„ „	5900 „
zusammen	57620 Stück,	davon gehobelt	17350 Stück.

4. Stoßplatten. Der Bedarf von 765 Zentner war geliefert und lagerte theils im Ratiborer Hammer, theils in Ratibor.

5. Schienennägel. Die nöthigen 1365 Zentner waren eingegangen und nach Verhältniß auf der ersten Sektion untergebracht. Die für die zweite erforderlichen Nägel wurden in Ratibor aufbewahrt.

Auf dem Ratiborer Haupt-Bahnhofe waren bereits das Empfangshaus und der Lokomotivschuppen in Angriff genommen. Die Fundamente des ersten waren herausgemauert, während der zweite bereits die Kronenhöhe des Bahndammes überstieg. Der Bau der für Ratiborer Hammer und Krzizanowitz projektirten Stationsgebäude war in Entreprise gegeben.

Im Laufe des Jahres 1845 wurde nun der Bahnbau auf allen Punkten thätig betrieben und gelang es den gemachten Anstrengungen, die Bahnstrecke von Kosel bis Ratibor am 1. Januar 1846 dem Verkehr zu eröffnen. Die Arbeiten auf der weiteren Bahnlinie von Ratibor bis Oderberg sind so weit gediehen, daß man mit Zuversicht erwarten kann, dieselbe bis Mitte des Jahres 1846 zu befahren. Gleichzeitig wird dann auch die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, gemachten Zusicherungen gemäß, ihre Bauten bis zur Anbindungsstelle vollendet haben. Vorbehaltlich der bereits nachgesuchten Genehmigung der beiderseitigen hohen Landes-Regierungen ist jener Vereinigungspunkt zwischen dem Vorwerke Passeck und der Stadt Oderberg, in Folge getroffenen Uebereinkommens mit der Direktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, bereits festgestellt worden. Auf den diesfälligen Bericht an den Finanz-Minister hat derselbe unter dem 19. April 1845 erwidert:

„daß dem gestellten Antrage gemäß bei dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten die möglichste Unterstützung des vorläufig zwischen den betheiligten Gesellschaften vereinbarten Anschluß-Projektes durch den diesseitigen Königlichen Gesandten in Wien, vorbehaltlich der demnächstigen Festsetzung des Details durch Kommissarien beider Regierungen, befürwortet worden sei."

Nachdem sonach die Einwilligung der höchsten Staatsbehörden so gut wie feststeht und beide Direktionen über die zu befolgende Bahnrichtung im vollkommensten Einklange sind, so kann man mit Sicherheit baldigst einer von so vielen Seiten mit Nachdruck befürworteten günstigen Entscheidung um so mehr entgegen sehen, als wohl kein Gouvernement es auf sich nehmen würde, durch das Bauverbot einiger Hundert Ruthen die Vereinigung der zwei größten Bahnlinien des europäischen Kontinents zu hintertreiben.

Die letzte Einzahlung auf die Aktien geschah in den ersten Tagen des Januar 1846, und sind die Aktien seit dieser Zeit mit Dividendenscheinen versehen.

Was die Verhältnisse der Gesellschaft nach Außen hin anlangt, so verdient es zunächst einer Erwähnung, daß mit der Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn Verhandlungen gepflogen wurden, welche dahin zielten, nach Herstellung der Wilhelmsbahn den gesammten Betrieb auf derselben jener Gesellschaft vertragsweise zu überlassen. Ein Abkommen dieser Art konnte indessen nicht bewirkt werden. Günstiger dagegen stellten sich die Unterhand-

lungen wegen einer gemeinschaftlichen Benutzung des Bahnhofes, welcher von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bei Kosel hergestellt ist.

In gleicher Weise steht mit der Direktion der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn eine Einigung darüber in Aussicht, daß die Züge der Wilhelmsbahn auf den Stationsplatz jener Gesellschaft bei Pudlau einzufahren berechtigt und dadurch dem Verkehre wesentliche Förderungen zu Theil werden sollen.

Der Grundbesitzer von Preußisch Oderberg hat unter gewissen, leicht zu gewährenden Bedingungen die unentgeltliche Benutzung eines von ihm nach diesseitiger Vorschrift bei Oderberg zu erbauenden Empfangshauses und Güterschuppens verheißen.

Bei gleichzeitiger Einrichtung der Oderberger Oderbrücke für Wagen und Fußgänger ist höheren Ortes die Erlaubniß zur Erhebung eines Brükkenzolles zugesichert.

Günstig für den Verkehr der Bahn stellen sich ferner die steuerlichen Verhältnisse, da die von dem Auslande eingehenden steuerbaren Effekten und Güter erst auf dem Ratiborer Bahnhofe, wohin ein Königliches Steueramt gelegt werden soll, abgefertigt zu werden brauchen.

Nachdem wir nun in dem Vorstehenden das Wichtigste sowohl über den Fortschritt des Baues als über die äußeren Zustände der Gesellschaft zusammengestellt haben, heben wir noch aus dem Anfangs Mai 1845 erstatteten Geschäftsberichte des Direktoriums über die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens Folgendes hervor.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 649.)

Es wird in dem Nachstehenden der Kostenanschlag als Basis angenommen, welchen der Baumeister Hoffmann für den Bau der Wilhelmsbahn ausgearbeitet hat. Jener Anschlag ist nur ein genereller, und dies allein schon wird so manche Abweichung rechtfertigen müssen, welche bei der speziellen Ausführung sich als nothwendig herausgestellt hat. Hierzu tritt, daß besondere örtliche Gründe, so wie manche seitdem geänderte Preise, deren bei den einzelnen Titeln genauere Erwähnung geschehen wird, vielfache Modifikationen bedingten.

1. Erdarbeiten.

Es sind dieselben mit einem Betrage von 93000 Thlr. ausgeworfen. Diese Summe muß um ein Bedeutendes, wenngleich zum Theil nur scheinbar, überschritten werden. Es werden unter Berücksichtigung des bereits Verausgabten und der neu entworfenen Anschläge erforderlich sein:

	123589	Thlr. 2	sgr. 9	pf.
ab jene	93000	= —	= —	=
so bleibt eine Ueberschreitung von	30589	Thlr. 2	sgr. 9	pf.

Als die abgesteckte Linie zum Angriffe der Erdarbeiten berichtigt und die Beschaffenheit des Grundes genauer untersucht worden war, so stellte sich schon damals ein nothwendiges Ueberschreiten des veranschlagten Kostenbetrages heraus. Die ganze Linie wurde nämlich, zur Herstellung günstigerer

Steigungsverhältnisse, tiefer gelegt. Hieraus folgte natürlich, daß eine Mehrmasse von Abträgen erforderlich wurde, ohne daß dagegen bei der Beschaffenheit des Terrains eine verhältnißmäßig gleiche Ersparung bei den Aufträgen entstanden wäre. Diese wurden überdies aber dadurch vermehrt, daß durch den Nendzaer Moor in einer Länge von 300 Ruthen das Planum um 2 Fuß höher gelegt werden mußte, um die Brücken-Konstruktion über den höchsten Wasserstand legen zu können, was auch im Brzeczetzer Moor und an der Ruda und Rudka, jedoch nur in geringerem Maaße, der Fall war. Auf der ersten Sektion allein beträgt die mehr zu bewegende Erde 11779,0 Schachtruthen. Hierin liegt auch das Quantum an Sand, welches in den Nendzaer und Brzeczetzer Moorgrund eingeschüttet werden mußte, nachdem der Moorboden ausgehoben war.

Auf diese besondere, sehr erhebliche Ausgabe ist im Hoffmannschen Anschlage gar nicht gerücksichtigt, da demselben aus Mangel an Zeit eine spezielle Untersuchung des Bodens auf der Linie nicht vorausgehen konnte. Die Kosten dafür häuften sich um so mehr, als der zur Ausfüllung des Moors erforderliche Boden in einer Transportweite von 150 bis 200 Ruthen herangeholt werden mußte, während im Voranschlage Ausgrabeland neben der Bahnlinie angenommen ward.

Bei der Vermehrung des Abtrages war es zweckmäßig, zur Verwendung der gewonnenen Erde 2000 Ruthen Doppelgeleis anzuschütten. Wenn nun einerseits hierdurch zwar ein Vortheil für die Zukunft gewonnen wurde, so mußten doch eben dadurch natürlich andererseits die Ausgaben gesteigert werden.

Das Stampferlohn in der ausgeworfenen Höhe ergab sich als unzureichend, da bei dem durchaus nöthigen Winterbau in den bedeutenderen Auf- und Abträgen die gefrorenen Lettestücke durchgehends einer größeren Sorgfalt bedurften, um ein nachträgliches schädliches Setzen zu vermeiden. Eben so reichte das veranschlagte Rodelohn nicht hin, weil zur Gewinnung und Ablagerung des Bodens bedeutende Flächen abgeholzt werden mußten, zumal die angenommene Durchschnittsbreite von 5 Ruthen sich als zu gering erwies.

Abgesehen aber von diesem einzelnen Bedarfe an Arbeitskräften, so mußten diese an sich noch höher, wie veranschlagt, bezahlt werden. Es findet dies seinen Grund in dem immer fühlbarer werdenden Mangel an Arbeitern, welcher besonders hier bemerklich wurde, wo ringsumher mehrfach neue Bahnen, zum Theil in nächster Nähe entstehen. Wenn aber hierzu noch, zumal auf der zweiten Sektion bedeutende Aufträge in dichtem Letteboden bei der nassesten Witterung geschüttet werden mußten, so entstand daraus nothwendig die Verpflichtung zur besseren Löhnung der Arbeiter und somit zu vermehrten Ausgaben, abgesehen von dem Schaden, welchen der unaufhörliche Regen den Erdarbeiten unmittelbar zufügte.

Diese Gründe möchten geeignet sein, von dem Bedarf einen erheblichen Theil zur Abrechnung zu bringen, so weit durch die Mehraufwendung ein größerer Vortheil für das Unternehmen erreicht wurde, theils aber dürfte

durch dieselben auch die effektive, durch die Umstände gerechtfertigte Ueberschreitung des Anschlages ihre Entschuldigung finden.

2. Brückenbauten.

Nach dem Anschlage erfordert

die 1ste Sektion	. .	43,
= 2te =	. .	47,
die Bahn im Ganzen		90 Brücken und Durchlässe.

Nach genauer Untersuchung des Terrains und nach eingegangenen Nachrichten über die Vorfluthsverhältnisse ergaben sich indeß, so weit dies bis jetzt festgestellt werden konnte, nur als erforderlich:

für die 1ste Sektion	. .	29,
= = 2te =	. .	40,
im Ganzen	. . . . . .	69 Brücken und Durchlässe.

Obschon die Anzahl jener Bauwerke sich hiernach um 21 Stück mindert, so sind die Kosten dennoch nicht in gleichem Maaße verringert worden. Es hatte sich nämlich bei den sämmtlichen Fluthbrücken, so wie auch bei vielen Durchlässen, namentlich aber bei der Ratiborer Oderbrücke, die Nothwendigkeit ergeben, mehr als die veranschlagten Fluthöffnungen zu geben. Es mußten die Kosten für die einzelnen Bauwerke steigen, während die Anzahl derselben sich verminderte.

In Zahlen stellt sich der Erfolg dahin, daß Hoffmann für die Brückenbauten

	213602 Thlr.	auswarf,
während nur .	203420 =	gebraucht wurden,
im Ganzen also	10182 Thlr.	weniger dazu nöthig sein werden.

Diese Summe wird mithin als Ersparniß anzusehen sein.

3. Oberbau.

Dieser Titel gewährt, unter besonders günstigen Umständen beim Ankaufe der Materialien, eine nicht unerhebliche Ersparniß.

a. Schienen.

Diese sollen nach Hoffmann auf die Meile (zu 7855 Zentner) kosten

		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
		37965	25	—			
Die Schienen kommen aber nur auf .		31714	14	1½			
zu stehen, mithin weniger		6251	10	10½			
Dies auf 7¼ Meilen gerechnet ergiebt den Betrag von		45321	21	5			
Dazu kommen in Abzug eine noch streitige Post von	400 Thlr.						
dann die Ausgabe für das Verfahren der Schienen von d. Niederlage zum Verbrauchsplatze mit	3900 =						
Zusammen		4300	—	—			
Es bleibt also Ersparniß					41021	21	5

	Thlr.	Sgr.	Pf.
b. Kies. Transport	41021	21	5
Veranschlagt sind auf die Meile 1000 Schachtruthen, zu 4 Thlr., die Schachtruthe ist indeß durchschnittlich auf 3 Thlr. verdungen. Dies giebt auf 7¼ Meilen eine Ersparniß von	7250	—	—
c. Eichene Querschwellen.			
Anschlagsmäßig sind auf die Meile 8000 Stück erforderlich. Das Stück kostet durchschnittlich aber nur 21 sgr. 10 pf., nicht, wie Hoffmann annimmt, 1 Thlr., es werden auf 7¼ Meilen dadurch erübrigt	15788	25	8
d. Eiserne Stoßplatten.			
Gerechnet wurden auf die Meile 32000 Stück oder 102 Ztr., zu 9 Thlr. Der Zentner ist indeß für 6 Thlr. 25 sgr. beschafft, also für 7¼ Meilen weniger anzusetzen	1602	7	6
e. Schienennägel.			
Bei einer Rechnung von 40000 Stück (182 Ztr.) auf die Meile sind, da der Zentner nur 7 Thlr. 10 sgr., nicht aber 10 Thlr. kostet, auf 7¼ Meilen gewonnen	3518	20	—
Im Ganzen eine Ersparniß von	69181	15	7

da die übrigen Positionen beim Oberbau, aus Mangel an diesfälliger Erfahrung, stehen bleiben müssen.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Von dem vorstehenden Betrage kommt jedoch der Preis für 24 Stück Ausweichungen, à 230 Thlr., in Abrechnung mit . .	5526	—	—

da bei der bedeutenden Vergrößerung des Ratiborer Bahnhofes und der Anlage des nicht veranschlagten Stationsplatzes in Krzizanowitz statt der berechneten 11 Ausweichungen deren 35 nöthig werden.

Ferner kommt hier in Betracht, daß der Oberbau auf 7½ Meilen zu berechnen ist, statt auf 7¼, da auf den Bahnhöfen um so viel mehr Geleise gebraucht werden.

Der Oberbau für diese ¼ Meile ist anzuschlagen:

a. Schienen (1964 Ztr. zu 4 Thlr. 10 sgr., schon verdungen) . . .	8510	—	—
b. Kies, 250 Schachtruthen, à 3 Thlr.	750	—	—
c. Schwellen, 2000 Stück, à 22 sgr. 6 pf.	1500	—	—
d. 25½ Ztr. Stoßplatten, e. 45½ „ Schienennägel . . . . . . } bei den nun erhöhten Eisenpreisen zu veranschlagen auf etwa	650	—	—
f. Ausheben der Bettung für den Kies, Einbringen desselben, Stam-			

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Transport	16936	—	—	69181	15	7
pfen 2c., für die laufende Ruthe 15 sgr.	250	—	—			
g. Oberbau verlegen, Schwellen nageln, richten, unterstopfen, verfüllen, Kronen und Böschung reguliren, lfde. Ruthe 1 Thlr. 10 sgr. .	660	20	—			
Zusammen				17846	20	—
Es bleibt sonach eine reine Ersparniß von				51334	25	7

4. Wege-Uebergänge.

	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Statt der anschlagsmäßigen 103 Wege-Uebergänge, zu 90 Thlr., sind deren 110 nöthig, also eine Mehrausgabe von	630			
Ebenso sind statt 52 Telegraphen und Wärterbuden 2c., zu 80 Thlr., deren 60 erforderlich, mithin mehr auszugeben	640			
Zusammen	1270			
Dagegen sind die in dem Anschlage berechneten Durchfahrten und Ueberbrückungen nicht erforderlich. Von den für diese ausgesetzten	2900			
ab obige	1270			
bleibt Ersparniß		1630	—	—

5. Grundentschädigung.

	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Ausgeworfen sind		71703	—	—
Verausgabt wurden	41250			
Das noch zu erwerbende Quantum, nach verhältnißmäßigen Preisen berechnet, kostet etwa . .	15000			
		56250	—	—
also Ersparniß etwa		15000	—	—

Hierbei darf nicht außer Acht gelassen werden, daß bei weitem mehr an Terrain zu erwerben war als der Anschlag feststellte. Es haben indeß der Fürst Lichnowsky, so wie die Gräfin von Springenstein auf Kochanietz 2c., so weit die Wilhelmsbahn deren Gebiet trifft, dasselbe der Gesellschaft unentgeltlich überlassen. Ein Gleiches gilt von der Stadt-Kommune Ratibor, welche, einem dem früheren Komité gemachten Versprechen gemäß, außerdem noch zu dem dortigen Bahnhofe 15 Morgen Landes ohne irgend eine Entschädigung hergab. Endlich hat der Graf von Saurma-Jeltsch von dem Taxwerthe seines Tworkauer Dominialgebietes, so weit die Wilhelmsbahn dasselbe berührt, eine Preisermäßigung von 10 Prozent bewilligt.

6. Aufsichtskosten.

Für diesen Titel sind gegen 10000 Thlr. ausgegeben. Es läßt sich also erwarten, daß bei einem Etat von etwa 24000 Thlr. und bei nur einem

noch anzunehmenden Baujahre eine Ersparniß von mindestens 3000 (vielleicht 4000 Thlr.) gemacht werden dürfte.

7. Gebäude und Bahnhöfe.

In diesem Titel muß eine bedeutende Ueberschreitung der veranschlagten Summe Statt finden.

a. Bahnhof in Kandrzin.

Die auf den Bau veranschlagte Summe beläuft sich auf 6365 Thlr. Die oben bereits erwähnte, der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zu zahlende Abfindungssumme beträgt dagegen etwa 7500 Thlr. Es stellt sich also die Mehrausgabe auf etwa 1200 Thlr.

b. Stationsplatz Ratiborer Hammer.

Hierbei reicht der Anschlag.

c. Bahnhof in Ratibor.

Die Herstellung dieses Bahnhofes mußte nach anderen Grundsätzen geschehen als Hoffmann diese voraussetzte.

Durch die Verlegung der steuerlichen Abfertigung auf denselben und die dadurch für die Königlichen Steuerbehörden erforderlichen, nicht unbedeutenden Räumlichkeiten wurde, da auch die Königliche Postbehörde für Dienst-Lokale und eine Dienstwohnung gesteigertere Anforderungen als die erwarteten stellte, die erweiterte Anlage des Empfangshauses bedingt. Hierzu lag auch schon dadurch ein anderer Beweggrund vor, daß bei dem Mangel an Geschäftslokalen in Ratibor es zweckmäßig erschien, in einem zweiten Stockwerke des Empfangshauses derartige Räume einzurichten. Hierdurch wird sich nun zwar der Ertrag des Bahnhofes für die Folge erhöhen, gleichzeitig mußten sich aber natürlich die Anlagekosten auch um ein Bedeutendes steigern.

Die besonderen Ortsverhältnisse und die bedeutende Vergrößerung des Bahnhofes erzeugten aber noch anderweitige Mehrkosten. Bei der Feuchtigkeit des Baugrundes mußte die Fundamentirung aller Bahnhofsgebäude mittelst Bruchsteinen den Vorzug erhalten, welcher Umstand um so mehr in's Gewicht fällt, als das Planum der Bahn durchschnittlich 9 Fuß über das Terrain zu liegen kommt.

Die nothwendig gewordene Weiterrückung des Lokomotiv- und Wagenschuppens erforderte wiederum erhebliche Verlängerungen der Bahnhofsgeleise und Vermehrung der ohnedies sehr gering angeschlagenen Ausweichungen.

Dies sind die Veranlassungen, aus denen, bei einer außerdem vermehrten Ausgabe auf eine sehr bedeutende, zum Theil doppelte Umwährung und einen bedeckten Perron, die Anlagekosten für den Ratiborer Bahnhof bis zur Summe von . . . . 73110 Thlr. sich erhöhten, während anschlagsmäßig darauf nur gerechnet waren 51926 - 20 sgr., also eine Mehrausgabe von . . . . 21183 Thlr. 10 sgr.

d. Zwischenstation Krzizanowitz.

Diese durch den Verkehr nothwendig bedingte Anlage ist im Hoffmannschen Anschlage gar nicht berücksichtigt. Da nun diese Baulichkeiten eben so wie die für Ratiborer Hammer projektirt sind, so tritt auf die ganze Anschlags-

Summe von 7040 Thlr. hier im Ganzen eine Mehrausgabe von
29423 Thlr. 10 sgr. ein.
Von diesem Betrage gehen 1350 " — " ab
und es verbleiben . . . 28073 Thlr. 11 sgr.
weil auf dem Stationsplatze

e. Oderberg

ein dort zu erbauender Güterschuppen erspart wird, den das dortige Dominium vertragsmäßig herstellt. Das von diesem zugesagte Stationshaus kommt nicht in Betracht, weil dafür im Anschlage nichts ausgeworfen ist.

8. Utensilien.

Auf diese sind verausgabt 14383 Thlr. 18 sgr. 8 pf.,
während der Anschlag nur 7440 " — " — "
mithin 6943 Thlr. 18 sgr. 8 pf. weniger rechnet.

Die Annahme des Anschlages war an sich zu gering, und bei der so großen Anzahl der für die Wilhelmsbahn erforderlichen Brücken erscheint es als gerechtfertigt, statt der von Hoffmann auf diesen Titel veranschlagten 8 Prozent der Erdarbeitungskosten 10 Prozent dieser Summe zu rechnen. Hierzu trat aber noch das auch diesem Material schädliche Wetter, welches überdies noch die hier zum Ansatze kommenden Verfahrungskosten der Utensilien erhöhte.

9. Bearbeitung des Projektes.

Veranschlagt sind 7300 Thlr.,
ausgegeben . . 6897 " 5 sgr. 4 pf.,
Rest 403 Thlr. 24 sgr. 8 pf.,
welcher hinreichen dürfte, um die noch rückständigen speziellen Bauzeichnungen zu bewirken.

10. Insgemein.

Veranschlagt sind . . 40000 Thlr.,
ausgegeben bis jetzt . 11145 " 7 sgr. 4 pf.,
es bleiben also . . . 28854 Thlr. 22 sgr. 8 pf.
noch zu verwenden.

Ob sich für diesen Titel eine Ersparniß herausstellen werde, ist jetzt noch nicht abzusehen.

11. Maschinen und Wagen.

Die sechs Maschinen sind um 1000 Thlr. jede billiger als veranschlagt, also . . . . 6000 Thlr.
Minder bestellt wurden zwei Tender zu 2000 Thlr. . . 4000 "
Also Minderausgabe 10000 Thlr.

Die Preise der Wagen sind ebenfalls geringer als die anschlagsmäßigen. Die letzteren, entsprechend dem unten angegebenen Bedarfe, nimmt Hoffmann auf . . . . 79570 Thlr. an,
sie betragen indeß nur . . . . 67249 "
mithin sind weniger anzusetzen . . . . 12330 Thlr.
und auf den ganzen Titel . . . . 22330 "

12. Zinsverlust.

Von der veranschlagten Summe 55779 Thlr. 5 sgr., werden, wenn der Bau so vorschreitet als zu hoffen ist, nach der bisher gemachten Erfahrung auch 10000 Thlr. weniger zur Ausgabe kommen.

Stellt man obige Resultate zusammen, so ergiebt sich an:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
		Mehrausgabe		
1.	Erdarbeiten	30589	21	9
7.	Gebäude und Bahnhöfe	28073	11	—
8.	Utensilien	6943	18	8
	zusammen	65606	21	5
		Ersparniß.		
2.	Brücken	10182	—	—
3.	Oberbau	51334	25	7
4.	Wege-Uebergänge . .	1630	—	—
5.	Grundentschädigungen	15000	—	—
6.	Aufsichtskosten . . .	3000	—	—
11.	Maschinen und Wagen	22330	—	—
12.	Zinsen	10000	—	—
	zusammen	113476	25	7
	ab die mehr ausgegebenen	65606	21	5
	also Ueberschuß	47870	4	2
	Hierzu kommt, daß Hoffmann's Anschlag nur 1,169500 Thlr. verrechnet, während 1,200000 Thlr. an Baukapital vorhanden sind, also noch ein Ueberschuß von . .	30500	—	—
	bleiben	78370	4	2

Diese Summe kann indeß als reiner Ueberschuß nicht gelten, weil Hoffmann in seinem Anschlage einige bedeutende Ausgaben nicht mit aufgenommen hat. Diese werden zu machen sein:

1. für Einrichtung der Bahnhöfe mit Mobilien rc.;
2. für die erste Uniformirung der Betriebsbeamten;
3. für einen Vorrath an Maschinentheilen, bedingt durch die Entfernung der Bahn von einer Maschinenbau-Anstalt;
4. für die Herstellung des Betriebskapitals.

Es ergiebt sich sonach aus der vorstehenden Zusammenstellung das Endresultat, daß, wenn nicht unvorhergesehene Mehrausgaben nothwendig werden, das ursprünglich bestimmte Aktienkapital (1,200000 Thlr., gedeckt durch 12000 Aktien à 100 Thlr.) zur Erbauung und in Betriebsetzung der Bahn hinreichen dürfte.

Der niedrigste Kours der Aktien war 99, der höchste 118, der jetzige (5. Januar 1846) 100.

Mitglieder des Direktoriums sind:
Fürst Felix Lichnowsky, Präses;
Graf zu Limburg-Stirum;
Bürgermeister Schwarz;
Rittmeister Bennecke;
Kaufmann Cecola;
Kaufmann Doms;
Justizrath Klapper;
Dr. Polko;
Land- und Stadtgerichts-Assessor Reinhold;
Rittmeister Mens.

Mitglieder des Ausschusses:
Senator Speil;
Hofrath Mühler;
Ober-Landesgerichts-Salarien-Kassen-Rendant Rumbaum.

Königlicher Kommissarius ist: Landrath Wichura.
Ober-Ingenieur: Baumeister Hoffmann.
General-Sekretair: Meyer.

Dem Anschlage gemäß sollten sechs Maschinen für den Betrieb angeschafft werden. Diese sind sämmtlich von A. Borsig in Berlin bezogen worden; sie haben 12 Zoll Zylinder-Durchmesser und sind mit Patent-Expansion versehen. Tender, und zwar sechsrädrige, sind nur vier Stück bezogen.

Was den Wagenpark betrifft, so lieferten Zoller und Pflug in Berlin vier kombinirte Personenwagen der I. und II. Klasse. Die Personenwagen der III. Klasse und sämmtliche Güterwagen ꝛc. hat die Wagenbau-Anstalt der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen, und größtentheils bis zum 1. September 1845, den Rest zum 1. April 1846 fertig zu schaffen sich verpflichtet. Bestellt sind im Ganzen bei dieser Anstalt:

8	Stück	sechsrädrige, bedeckte Personenwagen III. Klasse,	
8	-	vierrädrige, unbedeckte	- - -
8	-	sechsrädrige, offene Wagen III. Klasse,	
4	-	Passagiergepäckwagen	- -
12	-	Equipagen- und offene Lastwagen	- -
12	-	vierrädrige, bedeckte Lastwagen	- -
3	-	sechsrädrige Schneepflüge	- -

einschließlich der vier kombinirten Personenwagen I. und II. Klasse zusammen 59 Stück.

19. Brieg-Neißer Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

Unsere, Seite 659 ausgesprochene Ansicht, daß der Angriff dieses Unternehmens noch im Laufe des Jahres 1844 erfolgen werde, ist leider nicht in Erfüllung gegangen, obwohl die Direktion Alles angewendet hat, um diesen Plan zur Ausführung zu bringen. Am 2., 3. und 4. Juli 1844 fanden zu

diesem Zwecke, auf Grund eines Ministerial-Reskriptes, in Neiße zwischen den Vertretern der Brieg-Neißer Gesellschaft, den Kommissarien der Regierung und einem Militair-Kommissarius Verhandlungen und Lokal-Recherchen über Herstellung der zweckmäßigsten Eisenbahn-Verbindung von Neiße mit der Oberschlesischen Eisenbahn Statt.

An die Spitze der Verhandlungen wurde Seitens der Königlichen Regierung zu Oppeln die Erklärung gestellt: die Königliche Regierung sei zwar überzeugt, daß die Verbindung der Stadt Neiße mit der Oberschlesischen Eisenbahn auf dem rechten Ufer der Neiße in technischer Beziehung sehr wohl ausführbar sei und sogar nicht unwesentliche Vortheile darbieten würde; mit Rücksicht jedoch auf die bestehenden und die nach Vollendung der Eisenbahn zu erwartenden Verkehrsverhältnisse habe sie jedoch beschlossen, *ihren früheren Widerspruch gegen den Anschluß der Bahn bei Brieg aufzugeben.*

Man schritt hiernächst zur vorläufigen Prüfung der Bahnlinie von Brieg aus über Grottkau nach Neiße, und zur Prüfung der Vor- und Nachtheile der verschiedenen, von Beigwitz bis Neiße vorgeschlagenen Bahnlinien und der sich daraus ergebenden Lage des Bahnhofes bei Neiße. Gegen die gewählte Bahnlinie, welche sich in einem *sehr günstigen Terrain* hinzieht, fand sich im Allgemeinen nichts zu erinnern. Der nach dem Plane der Gesellschaft projektirte Bahnhof zwischen dem Dorfe Halbendorf und der Stadt Grottkau — letztere hatte einen anderen proponirt — wurde nach näherer Besichtigung und Vernehmung der Vertreter der städtischen Interessen als der zweckmäßigste befunden. Von Beigwitz aus waren zwei Bahnlinien der Prüfung zu unterziehen, ein Projekt, wonach die Bahn in der inneren Mährengasse bei Neiße ausmünden sollte, und das vorläufig von der Gesellschaft angenommene mit der Ausmündung bei der Jerusalemer Barrière. Das erstere Projekt wurde in technischer und polizeilicher Hinsicht als völlig unausführbar abgelehnt. Was die Anlage des Bahnhofes vor der Jerusalemer Barrière betrifft, so standen, dem Vernehmen nach, Seitens der Königlichen Militair-Behörde mancherlei Einwendungen zu erwarten; ferner ging der dringende Wunsch der Vertreter der Stadt dahin: den Bahnhof in entgegengesetzter Richtung und möglichst in der Nähe der Altstadt anzulegen, auch erschien es wünschenswerth, sich ohne erhebliche Kostenvermehrung auf einem kürzeren Wege der Stadt zu nähern. Dies berücksichtigend, nahmen die Kommissarien gleichzeitig Veranlassung, andere Projekte ausfindig zu machen und zu erörtern. Nach einem derselben soll die Bahn der äußern Mährengasse gegenüber, von der linken Seite der nach Grottkau führenden Chaussee, nach dem andern entweder in der äußeren Mährengasse, in der Nähe der Rochus-Kapelle im zweiten Rayon der Festung, hart an der Grenze des ersten, oder in der geraden Verlängerung dieser Linie, innerhalb der Festungswerke bei der Kapuziner-Redoute, ausmünden. Für die beiden zuletzt erwähnten Projekte erklärten sich die Vertreter der Gesellschaft bereit, die nöthigen Vorarbeiten in möglichst kurzer Zeit zu beschaffen, und diese beiden

Projekte neben dem mit der Ausmündung bei der Jerusalemer Barrière bildeten die Vorlagen bei den Konferenzen mit den Militair-Kommissarien.

Man vereinigte sich in denselben dahin:

1) daß die Civil-Kommissarien, im Einverständniß mit den Vertretern der Eisenbahn-Direktion, drei verschiedene Projekte zur Führung der Bahnlinie vorlegen würden;
2) daß die zu machenden Vorschläge mit Bezug auf die der Berathung zu Grunde gelegten drei Punkte schriftlich abzufassen wären;
3) daß die Militair-Kommission zur besseren Uebersicht ihre nöthig scheinenden Bemerkungen über die Ausführbarkeit dieser Vorschläge gleich nebenstehend den Vorlagen beizufügen hätte.

Der höheren Behörde blieb nunmehr die Beurtheilung des Gewichtes der von der Militair-Kommission aufgestellten, im Allgemeinen nicht schwer zu überwindenden Bedenken anheimgestellt, und obwohl man die Entscheidung und Wahl darüber sehr bald erwartete, so verzögerte sich dieselbe doch so, daß erst durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 4. April 1845 zur Anlage einer Eisenbahn von Neiße über Grottkau nach Brieg, zum unmittelbaren Anschluß an die Oberschlesische Eisenbahn, die Konzession ertheilt wurde. Die Einführung der Bahn in den Festungs-Rayon von Neiße, so wie die Anlage des Bahnhofes daselbst nach den von dem Kriegs-Minister und Finanz-Minister hierüber zu treffenden Festsetzungen, wurde der Gesellschaft zum Beding gemacht, eben so einige unwesentliche Abänderungen der Statuten.

Die letzteren kamen in der am 17. Dezember 1845 zu Breslau gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre zur Berathung, wurden sämmtlich genehmigt und es wurde hierauf das abgeänderte Statut vollzogen.

Nach Erledigung dieser Geschäfte stellte man die Frage auf: ob nicht nach dem gegenwärtigen Stande der Aktien eine Liquidation resp. Auflösung der Gesellschaft zweckmäßig und vortheilhaft sein möchte, und zwar in Betracht des bedeutenden Gewinnes, den die Gesellschaft durch die umsichtige und glückliche Geschäftsführung des Direktoriums bei den abgeschlossenen Verträgen erworben habe und der die gemachten Ausgaben jedenfalls so aufwiegen werde, daß die Liquidation al pari erfolgen könne. Man verwarf jedoch nach mehrfachen Debatten den desfallsigen Antrag, indem der Bau, nach den bis jetzt getroffenen Vorbereitungen, sehr billig zu werden verspricht und alle die günstigen Aussichten, welche sich an die Verbindung der Oberschlesischen Bahn mit einem so reichen als dicht bevölkerten und lebhaften Verkehr treibenden Theile der Provinz knüpften, sich nicht verloren, sondern nach den Beobachtungen und Erfahrungen in der neueren Zeit vermehrt und vergrößert haben.

Schon früher waren der Gesellschaft durch rechtzeitig abgeschlossene Kontrakte die meisten Bedürfnisse zu äußerst günstigen Preisen zugesichert. Die erforderlichen 55000 Zentner Schienen sind der Zentner zum Preise von 4¾ Thlr. kontrahirt und würden nach den jetzigen Preisen nur mit einer Mehr-Ausgabe von ppr. 74000 Thlr. zu erlangen sein. Die Lieferung von vier Lokomotiven ist mit Borsig in Berlin abgeschlossen. 53000 eichene Querschwellen, zu liefern nach den verschiedenen Baustellen, sind pro Stück

zum Preise von 21 sgr., 900 Zentner Hakennägel und Platten, der Zentner zum Preise von 7½ Thlr., 75 Satz Achsen und Räder, mit der Breslauer Maschinen-Fabrik, pro Satz zu 263 Thlr., kontrahirt. Zu nicht weniger günstigen Akkorden ist mit der Wagenbau-Anstalt der Oberschlesischen Eisenbahn die Lieferung des gesammten Fuhrparks, und mit dem Hüttenamte zu Malapane die Lieferung der sämmtlichen Wasserkrähne, Herzstücke, Zwangsschienen und Ausweichungsböcke, so wie die Lieferung von 3246 lauf. Fuß Plattschienen mit der Laurahütte, und endlich der Mauersteine, Klinker und Bruchsteine abgeschlossen. — Von den benöthigten 261 Morgen Terrain sind 148 bereits für 33000 Thlr., einschließlich sämmtlicher Entschädigungen, angekauft.

Von den Erdarbeiten sind bis Ende des Jahres 1845 auf der zweiten Sektion 1395, auf der dritten 450 laufende Ruthen vollendet. In Angriff genommen und zum Theil der Vollendung ganz nahe sind auf der ersten Sektion 790, auf der zweiten 1060, auf der dritten 508, zusammen 2358 laufende Ruthen. Für die Brückenbauten hat an mehreren Stellen der zweiten und dritten Sektion die Anfuhr von Bruchsteinen begonnen. Für den Oberbau sind an mehreren Stellen Kiesschachter aufgestellt; die Arbeit ist überall gut im Gange und sehr reichhaltige Lager angetroffen. Die Anfuhr der Unterlagsschwellen hat ebenfalls begonnen. Bei den Bahnhofs-Anlagen zu Grottkau und Bösdorf sind die Bewährungen aufgestellt, in Bösdorf ist auch mit dem Abteufen der Brunnen und der Kalkanfuhr begonnen. Der Bau des neuen Wagenschuppens nebst allem Zubehör auf dem Brieger Bahnhofe ist bis auf das Aufnageln der noch fehlenden Flachschienen vollendet. Nach dem jetzigen Stande des Unternehmens und allen bis jetzt getroffenen Vorbereitungen steht zu erwarten, daß die Bahn im Laufe des Jahres 1847 dem Verkehre übergeben wird.

b. Sonstige Verhältnisse.

Die Bahnlinie wird von Brieg über Grottkau nach Neiße gehen und hier innerhalb der Festungswerke endigen. Die Länge derselben wird etwa 5,5 Meilen betragen.

Auf das zu 1,100000 Thlr. angenommene Anlage-Kapital, welches durch 11000 Aktien, à 100 Thlr., gedeckt werden soll, sind bereits seit dem 25. März 1844 20 Prozent eingezahlt, und durch Deponirung derselben 11099 Thlr. 1 sgr. 1 pf. an Zinsen gewonnen, von denen Ende März 1845 4 Prozent Zinsen, im Betrage von 8449 Thlr. 18 sgr. 4 pf., an die Aktionäre gezahlt wurden, so daß die Einnahme auf 231099 Thlr. 1 sgr. 1 pf. gestiegen ist. Verausgabt davon sind bis Ende Dezember 1845, einschließlich der Zinsen und der an Borsig kontraktmäßig zu zahlen gewesenen 16400 Thlr., überhaupt 81279 Thlr. 23 sgr. 8 pf. Der Bestand beträgt 149819 Thlr. 7 sgr. 5 pf. Es ist indessen dieser Kassenbestand eigentlich in so fern nicht mehr disponibel, als die Zahlung für bereits gelieferte 50000 Zentner Schienen zu leisten gewesen wäre.

Der niedrigste Kours der Aktien war 93½, der höchste 116, der jetzige (5. Januar 1846) 100.

Die Mitglieder des Direktoriums und des Ausschusses, so wie die Namen der Oberbeamten sind folgende:

Direktorium.

Mitglieder in Breslau.

Geheimer Kommerzien-Rath v. Löbbecke, Vorsitzender;
Kommerzien-Rath Schiller, Stellvertreter;
Kaufmann Th. Reimann.

Mitglieder in Neiße.

Rittergutsbesitzer Friedenthal, Giesmannsdorf;
Landrath v. Maubeuge, Neiße;
Graf v. Reichenbach, Waltdorf.

Ausschuß.

Mitglieder in Breslau.

Geheimer Regierungs-Rath Nöldechen, Vorsitzender;
General-Major v. Langen.

Mitglieder in Neiße.

Bürgermeister v. Adlersfeld, Stellvertreter des Vorsitzenden;
Major v. Pannwitz, Neiße;
Graf v. Strachwitz auf Lassoth.

Oberbeamte: Spezial-Direktor: Lewald;
Ober-Ingenieur: Rosenbaum;
Haupt-Rendant und Kassen-Vorsteher: Simon;
Bauausführender Beamter:
Spezial-Ingenieur Lieutenant Hoffmann zu Brieg.

20. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 659.)

Die Eröffnung der Zweigbahn von Königszelt nach Schweidnitz geschah am 20. Juli 1844, nachdem Seitens der hohen Militair-Behörden die Beziehungen zu der Festung Schweidnitz geregelt worden waren.

Bei der am 28. Mai 1845 gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre zu Breslau stellte es sich heraus, daß, aller Sparsamkeit und aller zur Feststellung des wahren Bedarfs angewendeten Vorsicht ungeachtet, zur Deckung aller Baukosten, so wie zur Vermehrung der Betriebsmittel und Bildung eines nothwendigen Betriebsfonds noch 170000 Thlr. erforderlich waren. Die General-Versammlung bewilligte hierzu jedoch 200000 Thlr., indem von mehreren Seiten geltend gemacht wurde, daß der in der letzteren Zeit in so hohem Maaße gesteigerte Waaren-Transport eine noch größere Vermehrung des Betriebs-Inventariums als die von dem Direktorium in Vorschlag gebrachte erforderlich mache, und daß es daher um so mehr als zweckmäßig und wünschenswerth erscheine, die Bedarfssumme zu erhöhen, als

ein verbleibender Ueberschuß theils als Betriebskapital verwendet, theils zum Reservefonds genommen werden könnte.

Zugleich kam in der General-Versammlung die Ausdehnung des Unternehmens auf eine Pferdebahn von Freiburg über Waldenburg nach den bedeutendsten Kohlengruben zur Sprache; von der Direktion wurde, in Bezug hierauf, Folgendes angeführt:

„Schon bei den ersten Projekten der Bahn wurde auf eine Verlängerung derselben bis zu den Kohlengruben hingewiesen, es wurde jedoch, in der Hoffnung, daß der Transport der Kohlen von den Gruben bis nach Freiburg sich wesentlich ermäßigen werde, darauf bei der Feststellung des Projektes keine Rücksicht weiter genommen. Die Erfahrung beweist aber, daß diese Hoffnung getäuscht worden ist. Die vorhandenen gewöhnlichen Fuhrkräfte reichen nicht aus, den Ansprüchen hinsichtlich der Anfuhr der Kohlen von den Gruben bis Freiburg zu genügen, und die Fracht stellt sich fortwährend nach Maaßgabe der Entfernung der Gruben auf 3½ bis 5 Sgr. für die Tonne, so daß dieselbe auf dem Verkehre mit Kohlen auf der Bahn, welcher für diese von der größten Wichtigkeit ist, schwer lastet. Eine weitere Ermäßigung der Kohlenpreise und somit eine Vermehrung des Verkehrs auf der Bahn ist aber wesentlich von der Ermäßigung der Fracht von den Gruben bis nach Freiburg bedingt.

Selbst der Bedarf an Kohlen, der zum Betriebe der Bahn und zur Erfüllung einer übernommenen Coakslieferung an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft gebraucht wird, ist von einer solchen Bedeutung, daß eine Ermäßigung des Frachtlohnes zu wesentlichen Ersparnissen des Ausgabe-Etats führen, und diese als dringend wünschenswerth erscheinen lassen muß, indem die Tonne Kohlen unter 5 Sgr. von den Gruben nach Freiburg nicht geschafft werden konnte.

Die Möglichkeit, der Bahn den Kohlenverkehr zu sichern und zu erweitern, ihr auch die Ersparniß von jährlich 4000 Thlr. zu erwirken, glaubte die Direktion nur in der Anlage einer Pferdebahn von Freiburg nach den bedeutendsten Kohlengruben bei Altwasser, Weißstein, Waldenburg und Hermsdorf, und namentlich nach den Gruben, welche erfahrungsmäßig die geeignetsten Kohlen zur Coaks- und Gasbereitung liefern, finden zu können. Nur durch eine solche, mit der Anlage und dem Betriebe der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in dem wesentlichsten Zusammenhange stehende Bahn, glaubte man der Konkurrenz, welche durch anderes Brennmaterial und insbesondere durch oberschlesische Kohlen entstehen könnte, zu begegnen. Denn durch eine solche Bahn allein wurde es möglich, die Anfuhr der Kohlen um 2 bis 3 Sgr. für die Tonne billiger als bisher zu bewirken und außerdem den großen Vortheil zu erreichen, daß die Kohlen ohne Umladung von den Gruben bis Breslau gebracht werden können, wodurch eine nicht unerhebliche Zeit- und Kosten-Ersparniß erzielt werden muß.

Man durfte aber auch hoffen, daß durch die Anlegung dieser Bahn der Hauptbahn wenigstens ein großer Theil der von den Gruben nach Maltsch gehenden Kohlen, welche vermittelst der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn

dahin gelangen können, zugeführt werden, daß ferner die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn ihren Bedarf bis Guben, wenn nicht bis Frankfurt, in ungefährem Betrage von jährlich 70 bis 100000 Tonnen, statt aus englischen aus niederschlesischen Gruben über die Bahn beziehen wird, und daß die näher nach Freiburg liegenden Ortschaften ihren Bedarf von den dasigen, durch die Pferdebahn zu versorgenden Kohlenplätzen auf dem Bahnhofe und nicht mehr direkt von den Gruben beziehen werden, so daß man sich zu der Annahme berechtigt glauben kann, daß der größte Theil der von den Gruben nach Freiburg gehenden Kohlen der Pferdebahn zufallen wird.

Ergeben sich schon hieraus die namhaftesten Vortheile einer solchen Pferdebahn für die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in ihrem bisherigen Umfange, so stellt sich auch bei einer näheren Berücksichtigung des zu erwartenden Ertrages der Pferdebahn für diese selbst, ohne Rücksicht auf jene Vortheile, ein günstiges Resultat.

Nach eingegangenen zuverlässigen Nachrichten gehen von den Gruben, welche von der Bahn berührt werden, jährlich 700000 Tonnen in der Richtung nach Freiburg, und die Förderung jener Gruben und insbesondere der Gruben, welche die Kohlen zur Coaksbereitung liefern, kann leicht verdoppelt werden. Man darf annehmen, daß von diesen Kohlen mindestens 400000 Tonnen der Pferdebahn zufallen werden. Die Fracht aber würde sich, nach Maaßgabe der Entfernung der Gruben, auf 2 bis 2½ Sgr. für die Tonne stellen und es würde sich bei 400000 Tonnen ein Frachtlohn von durchschnittlich 29999 Thlr. 25 Sgr. ergeben. Außer den Kohlen würde die Bahn aber auch, da Altwasser und Waldenburg unmittelbar berührt werden, andere Waaren und Personen zu fahren haben, welches, nach einer geringen Annahme, eine Einnahme von 4500 Thlr. gewähren dürfte, so daß im Ganzen sehr füglich auf eine Einnahme von jährlich 29999 Thlr. 25 Sgr.

und	4500	=	— =
zusammen	34499	Thlr.	25 Sgr.

gerechnet werden darf.

Die Ausgabe für den Betrieb, Unterhaltung der Bahn rc. würde dagegen erfahrungsmäßig mit ¼ der Brutto-Einnahme zu bestreiten sein, wir wollen jedoch den dritten Theil in runder Summe mit 12000 Thlr. in Rechnung stellen, und es würden auf Zinsen und Dividende 22499 Thlr. 25 Sgr. übrig bleiben.

Die Kosten der Anlage sind nach dem von dem Ober-Ingenieur Cochius gefertigten Ueberschlage, dessen spezielle Ausarbeitung vorbehalten wurde, auf 500000 Thlr. berechnet, ein Betrag, welcher zuverlässig ausreichen dürfte, und es ergiebt sich, daß nach Deckung von 4 Prozent dieses Anlage-Kapitals mit 20000 Thlr., auf Dividende 2499 Thlr. 25 Sgr. übrig bleiben, welche, wenn die bei der Hauptbahn zu ersparenden 4000 Thlr. hinzugerechnet werden, sich auf 6499 Thlr. 25 Sgr. steigern und über 1 Prozent ergeben.

Aus den angestellten Nivellements ergiebt sich, daß die Verhältnisse sich günstig gestalten, indem eine, mit Ausnahme geringer und zweckmäßiger horizontaler Strecken, fortwährende Steigung, welche nur in geringer Entfer-

nung 1 : 50, sonst überall weniger beträgt, Statt findet, so daß die Bahn nöthigenfalls mit Lokomotiven befahren werden könnte und die Kohlenzüge von den Gruben bis Freiburg mit Anwendung geringer Zugkraft befördert werden können.

Seitens des Staates ist auf eine diesfallsige Anfrage der Direktion in dem nachstehenden Erlasse des Finanz-Ministers vom 11. April 1845

„In Berücksichtigung der in der Vorstellung vom 1. d. Mts. angeführten Verhältnisse, nehme ich nicht Anstand, dem Direktorium meine Geneigtheit zu erkennen zu geben, nach näherer Vorbereitung des Projektes einer für den Betrieb mit Pferden eingerichteten Eisenbahn von Freiburg bis zu den bedeutendsten Kohlengruben des Waldenburger Reviers, so fern sich bei der demnächst einzuleitenden vorschriftsmäßigen Prüfung keine Bedenken dagegen ergeben, die Allerhöchste Genehmigung dieser Zweigbahn, unter den geeigneten Bedingungen, zu befürworten.

Berlin, den 11. April 1845.

Der Finanz-Minister.
gez. Flottwell."

die Geneigtheit zu erkennen gegeben, die Allerhöchste Genehmigung für das Projekt zu befürworten, welche um so mehr zu erwarten steht, als die Anlage der Zweigbahn ganz unzweifelhaft bei dem täglich zunehmenden Verbrauch von Kohlen für einen großen Theil der Provinz und für Breslau insbesondere von der größten Wichtigkeit ist.

In Betracht dieser von der Direktion angeführten Gründe erklärte sich die General-Versammlung damit einverstanden, das Unternehmen auf eine von Freiburg aus über Waldenburg bis zu den bei Hermsdorf belegenen Kohlengruben zu führende Zweig-Eisenbahn auszudehnen, auf welcher der Betrieb mit Pferden zu bewirken sei, und bewilligte den zur Errichtung und Ausrüstung erforderlichen Kostenbetrag von 500000 Thlr.

Rücksichtlich der Aufbringung der beiden genehmigten Summen von resp. 200000 und 500000 Thlr. erklärte sich die Versammlung einstimmig darin einverstanden, dies durch Kreirung von Stamm-Aktien zu bewirken, welche ganz in gleicher Form und unter gleichen rechtlichen Verhältnissen als die ursprünglichen Stamm-Aktien auszufertigen seien. An der Dividende nehmen die Inhaber dieser neu auszufertigenden Aktien, nach Maaßgabe des §. 20. des Gesellschafts-Statuts, Theil.

Hinsichtlich der Unterbringung der zu diesem Zwecke neu zu kreirenden 3500 Stamm-Aktien wurde einstimmig beschlossen:

1. daß die Inhaber der ursprünglichen Stamm-Aktien berechtigt sein sollen, die neuen Aktien, gegen Einzahlung des Nominalbetrages, zu übernehmen;
2. daß die übrig bleibenden für Rechnung der Gesellschaft an der Breslauer oder Berliner Börse zu möglichst günstigen Koursen verkauft werden sollen.

Die Unterbringung der Aktien in einem gleichmäßigen Verhältnisse sollte von dem Verwaltungsrathe in Ausführung gebracht werden. Derselbe wurde auch autorisirt, die zur vollständigen Ausführung der Hauptbahn votirte Summe von 200000 Thlr. in so weit auf dem Kreditwege zu beschaffen, als der Bedarf dies erforderlich machen werde.

Der den angeführten Beschlüssen entsprechende zweite Nachtrag zum Gesellschafts-Statute wurde zur Berathung vorgelegt, einstimmig genehmigt und der Verwaltungs-Rath ersucht, die Allerhöchste Genehmigung zu beantragen.

Der Bericht über das Nivellement der Strecken von Liegnitz nach Königszelt und von Schweidnitz nach Frankenstein, so weit dieselben wegen überhäufter anderweiter Beschäftigung des Ober-Ingenieurs Cochius vollendet sind, wurde in der General-Versammlung vorgetragen und hieran zugleich die Frage geknüpft, ob die General-Versammlung geneigt sei, auf die Aufforderung des achten schlesischen Provinzial-Landtages: „das Nivellement bis zur Landesgrenze, Behufs Verbindung mit der Prager Eisenbahn, vornehmen zu lassen“ einzugehen. Einstimmig wurde diese Frage bejaht, und es steht mithin vielleicht später auch in dieser Hinsicht eine weitere Ausdehnung des Unternehmens zu erwarten.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 663.)

Aus nachstehender Zusammenstellung gehen die erforderlich gewesenen und noch nöthigen Kosten für die Anlage der Bahn mit Einschluß aller dazu gehörigen Etablissements, der Uniformirung der Betriebs-Beamten und der Beschaffung des zum Betriebe gehörigen Materials hervor.

		Hauptbahn.			Zweigbahn.		
		Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
I.	Herstellung des Planums	202418	12	11	57006	19	2
II.	Bau der Brücken und Durchlässe	60867	7	4	11393	2	10
III.	Herstellung des Oberbaues	425920	21	2	66248	22	3
IV.	Desgleichen der Wege-Uebergänge. . . .	50316	12	1	12062	11	4
V.	Grunderwerb	214093	28	11	33352	12	3
VI.	Direktions- und Aufsichtskosten	33866	7	—	5304	20	11
VII.	Bau der Bahnhöfe	363738	28	9	43778	17	—
VIII.	Kosten der Anlage zu einer Coaks-Fabrikation	32338	13	—	4806	24	3
IX.	Anschaffung u. Unterhaltung d. Geräthschaften	17141	26	1	2670	10	7
X.	Beseitigung der Vorarbeiten	6907	7	8	1076	—	—
XI.	Insgemein	9165	10	—	1418	18	4
XII.	Anschaffung der Fahrzeuge	132906	11	4	20481	22	1
XIII.	Desgleichen der Maschinen	107474	21	6	16973	17	9
XIV.	Uniformirung der Beamten	4194	25	3	685	14	5
XV.	Zinsen	62609	2	2	12912	21	—
	in Summa	1,723959	25	2	290171	24	5
	Mithin belaufen sich die Kosten der ganzen Anlage auf	—	—	—	2,014131	19	7
	Davon sind durch nachstehend verzeichnete Einnahmen gedeckt und zwar:						
	1) eingezahltes Aktien-Kapital	1,900000	—	—			
	2) Agio für verkaufte Aktien	25772	25	—			
	3) Zinsen von diskontirten Geldern	14392	3	9			
	4) zurückgezahlte Terrain-Entschädigung	826	18	7			
	5) für eine Schachtruthe Pflastersteine	8	—	—			
	6) für die Veräußerung eines Theils der Interims-Umwährung des Breslauer Bahnhofes . . .	67	19	6			
	7) für Mauerschutt rc.	5	3	—			
	8) für die Veräußerung eines Bau- u. Wächterhauses	200	—	—			
	9) Insgemein	750	13	5			
	überhaupt	—	—	—	1,942022	23	3
	Mithin sind zur Deckung der nachgewiesenen Baukosten noch aufzubringen	—	—	—	72108	26	4

Außerdem sind noch erforderlich:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
1)	für im Wege des Prozesses, deren Ausgang noch abzuwarten, beanspruchte Terrain-Entschädigung . .	22169	16	8
2)	für den Bau einer Fluthbrücke in der Straße von Neumarkt nach Kanth, zu deren Ausführung die Gesellschaft Seitens der Königlichen Regierung verpflichtet worden	1900	—	—
3)	für verschiedene andere Anlagen u. Anschaffungen rc.	1575	—	—
	Das zur vollständigen Beseitigung aller Baulichkeiten rc. erforderliche und noch aufzubringende Kapital erreicht mithin die Höhe von	97753	13	—

Davon können indeß getilgt werden:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
a.	durch Verwerthung von 55 Morgen 79 Quadratruthen zu dem Einkaufspreise von 107 Thlr. 22 sgr. 7½ pf. pro Morgen . .	5973	23	1

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
b. durch Verwerthung der vorhandenen, aus dem Baufonds beschafften Erdkarren und sonstigen Utensilien mit mindestens .	1779	19	11			
daher überhaupt				7753	13	—
Die zur Deckung sämmtlicher Baukosten aufzubringende Summe beträgt daher nur				90000	—	—

Der sehr lebhafte Güterverkehr macht indeß theils eine Vermehrung des Betriebsmaterials, theils eine Einrichtung zur Benutzung sämmtlicher auf den Bahnhöfen noch disponiblen Lagerplätze wünschenswerth, anderntheils erscheint aber auch die Bildung eines Betriebs-Reservefonds zur Beseitigung derjenigen Nachtheile, welche mit irgend einem, selbst bei der gewissenhaftesten Aufsicht oft nicht zu vermeidenden Unglücksfall für den ferneren Betrieb verknüpft sein können, nothwendig.

Es ist daher noch die Beschaffung folgender Summen in Antrag zu bringen, und zwar:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Für die Pflasterung und Einrichtung der auf dem Breslauer Bahnhofe noch nöthigen Zufuhrwege, mit Einschluß der Verlegung von 150 Ruthen Nebengeleise und von drei Ausweichungen, incl. aller Materialien und Arbeit	5000	—	—
2) Für dergleichen ähnliche Einrichtungen auf den Bahnhöfen Schweidnitz und Freiburg	1400	—	—
3) Für den Bau eines Güterspeichers in Königszelt .	1000	—	—
4) Für die Einrichtung von Ausweichungen auf den Halteplätzen bei Schmolz, Mettkau und bei Saarau, letztere Behufs Verbindung der daselbst bereits im Betriebe befindlichen Braunkohlenlager	7500	—	—
5) Für zwei Lokomotive nebst Tender	24000	—	—
6) Für vier bedeckte 4rädrige Güterwagen, à 900 Thlr.	3600	—	—
7) Für zwei dergleichen achträdrige Güterwagen, à 2000 Thlr.	4000	—	—
8) Für zehn offene Lastwagen ohne Federn und mit Hartgußrädern	3500	—	—
9) Zur Bildung eines Reservefonds mit Einschluß der Kosten für die im Rayon der Festung Schweidnitz etwa noch zu erbauende 240 Fuß lange Brücke, welche in fortifikatorischer Hinsicht für nöthig erachtet, deren Erlaß aber noch erwartet wird . .	30000	—	—
In Summa	80000	—	—
Hierzu die zur Deckung der Baukosten noch aufzubringende Summe mit	90000	—	—

	Thlr.	Sgr.	Pf.
so beläuft sich der dem ursprünglichen Baufonds noch beizufügende Betrag auf	170000	—	—
Von der General-Versammlung wurden aber, wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, statt dieser Summe	200000	—	—
bewilligt, und da für die Ausführung der ganzen Anlage	1,942022	23	3
eingenommen waren, so würde demnach das Anlagekapital für die Breslau-Schweidnitzer Eisenbahn eine Höhe von	2,142022	23	3

erreichen, wovon indeß nur 2,100000 Thlr. zu verzinsen sind.

Die Anlagekosten einer Meile stellen sich demnach auf 248350 Thlr.

Das zu diesem Zwecke ursprünglich für nothwendig erachtete Kapital betrug 1,500000 Thlr. Die Ueberschreitung desselben ist theils durch die von Hause aus nicht in Betracht gezogene Anlage eines Coaks-Etablissements, theils durch die den sehr erhöhten Ansprüchen des reisenden Publikums angemessene Ausführung und Einrichtung der Bahnhofs-Lokalitäten, welche in dieser Ausdehnung keinesweges beabsichtigt wurde, theils durch die erst während des Betriebes sich als nothwendig herausstellende Vermehrung der Fahrzeuge und Maschinen, theils, und insbesondere, durch die, allen Erfahrungen Hohn sprechende, übermäßige Terrain-Entschädigung, und endlich durch die längere Verzinsung des vergrößerten Baukapitals, so wie durch Bildung eines Betriebs-Reservefonds herbeigeführt worden.

Gehen wir nun zu den einzelnen Kostenbeträgen über, so finden wir, daß die Kosten für Herstellung des Planums zwischen Breslau und Freiburg die Höhe von 202418 Thlr. 12 sgr. 11 pf. erreichten und mithin, da im Ganzen 184333¾ Schachtruthen Erdmasse bewegt wurden, im Durchschnitt pro Schachtruthe 32 sgr. 11 pf. betragen. Die für die vollständige Herstellung des Planums verausgabte Summe belief sich bei der Zweigbahn von Königszelt bis Schweidnitz auf 57006 Thlr. 19 sgr. 2 pf., mithin die Schachtruthe (54114¾ Schachtruthen Erde wurden in Bewegung gesetzt) auf etwa 31 sgr. 7,2 pf.

Auf der Hauptbahn sind bewegt worden . .	184333¾ Schachtruthen,
desgleichen auf der Zweigbahn	54114¾ "
mithin zur Herstellung des Planums zwischen Breslau und Freiburg, Königszelt und Schweidnitz . .	238448½ Schachtruthe.

Die dafür verausgabten Summen beliefen sich auf

202418 Thlr. 12 sgr. 11 pf.
und 57006 " 2 " 1 "

woraus sich ein Durchschnittspreis von

32 sgr. 7,6 pf.

pro Schachtruthe ergiebt.

Für die Herstellung des Oberbaues wurden 492169 Thlr. 13 sgr. 5 pf. verausgabt, von welchen zu verrechnen sind:

a. Für die Hauptbahn . 425920 Thlr. 21 sgr. 2 pf.
b. " " Zweigbahn . 66248 " 22 " 3 "

Ad a. In der Richtung von Breslau nach Freiburg.

Zu 15278 laufenden Ruthen Bahngestänge waren erforderlich:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
30566 Ruthen, 60 bis 68 Pfund pro Yard schwere Schienen, wofür franco Stettin, incl. aller daselbst entstandenen Spesen, auch einschließlich der Eingangssteuer, verausgabt worden	257082	1	8
22055 Stück Unterlagsplatten, beschafft mit einem Kostenaufwande von franco Oderufer bei Breslau	5715	14	10
334583 Stück Hakennägel, desgl. wie vor	14512	1	11
7766½ Schachtruthen gereinigten Kies, mit Aufwendung eines Kostenbetrages von	34196	11	3
62639 Stück eichene Unterlagsschwellen, desgleichen wie vor, und mit Einschluß des Sortirens und Aufstapelns derselben	59452	13	3
Außerdem sind gezahlt worden:			
1) Für den Transport der Schienen von Stettin bis franco Oderufer bei Maltsch oder Breslau, mit Einschluß des Ufergeldes	17369	29	11
2) Für den Transport der Schienen, Schwellen, Nägel und Platten rc. vom Oderufer nach dem Bahnhofe bei Breslau, insbesondere aber für den Transport der ersteren von Maltsch bis Freiburg oder der Kolonie Neu-Jauernik; für die Beschaffung des zum Transporte der Materialien mittelst der Maschine erforderlichen Brenn-, Schmier- und Putzmaterials; für den Transport der Hobelmaschinen nach den verschiedenen Schwellen-Depots und endlich für die Weiterbeförderung der zu den Materialien-Transporten benutzten Lastwagen, wegen einiger noch im Baue begriffenen Brücken	9654	12	5
3) Für die Bearbeitung der Schwellen mittelst der Hobelmaschine; für Fertigung des Schwellen-Fundaments, Verlegung des Bahngestänges und vollständige Einebenung des Oberbaues, mit Einschluß des Lohns für die zur Sicherung der Utensilien erforderlichen Nachtwächter, und incl. der Kosten für Instandhaltung des Geleises, so wie endlich an Gehalten für das während der Material- und Probezüge benutzte Maschinen-, Wagen- u. Bahn-Personal	21027	20	3
4) Für die Beschaffung und Aufstellung der erforderlichen Nummersteine	171	29	6

	Thlr.	Sgr.	Pf.
5) Desgleichen wie vor der nöthigen Steigungspfähle . und	75	4	3
6) Für Anschaffung und Unterhaltung der hierher gehörigen Utensilien	2278	—	8
Summe der Kosten für die vollständige Herstellung des Oberbaues auf der Hauptbahn	421535	19	11

Ad b. In der Richtung von Königszelt nach Schweidnitz.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Zu 2380 laufenden Ruthen Bahngestänge waren erforderlich: 4760 laufende Ruthen Schienen, welche franco Stettin, und zwar mit Einschluß der daselbst entstandenen Spesen und der Eingangssteuer, mit einem Kostenaufwande beschafft worden sind von	40058	23	6
3437 Stück Unterlagsplatten, franco Oderufer bei Breslau, für	890	20	8
52122 Stück Hakennägel, desgleichen wie vor, für . .	2260	22	1
1200 Schachtruthen gereinigter Kies gegen eine Entschädigung von	5327	27	11
9658 Stück eichene Unterlagsschwellen beschafft, incl. der Kosten für das Sortiren und Aufstapeln derselben mit	9166	20	4
Außerdem sind verausgabt worden:			
1) Für den Transport der Schienen von Stettin bis franco Oderufer bei Maltsch oder Breslau, einschließlich des dafür gezahlten Ufergeldes	2705	28	5
2) Für den Transport der Schienen, Schwellen, Nägel, Platten rc., vom Oderufer nach dem Bahnhofe bei Breslau, wobei indeß insbesondere der Transport der ersteren von Maltsch bis zur Kolonie Neu-Jauernik in Betracht kommt, für die Beschaffung u. s. w. wie 2 b.	1397	4	7
3) Für die Bearbeitung der Schwellen mittelst der Hobelmaschine u. s. w. wie 3 a.	3385	—	6
4) Für Beschaffung und Aufstellung der nöthigen Steigungspfähle	26	17	9
5) Für Anschaffung und Unterhaltung der hierher gehörigen Utensilien	354	6	6
Summe der Kosten für die vollständige Herstellung des Oberbaues auf der Zweigbahn	65573	22	3
Hierzu die Kosten des Oberbaues auf der Hauptbahn .	421535	19	11
Daher in Summa für die Herstellung des Oberbaues von Breslau bis Freiburg und von Königszelt bis Schweidnitz	487109	12	2

Die Länge der Hauptbahn beträgt 15278 Ruthen,
desgleichen die der Zweigbahn . 2380 "
mithin die Länge beider Bahnen . 17658 Ruthen,

und daher die laufende Ruthe Oberbau 27 Thlr. 17 sgr. 6 pf.

Für bei Herstellung desselben erübrigtes und dem Bahnbetriebe zum einstigen Ersatz zur Disposition gestelltes Material sind noch verausgabt und zwar:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für 414 Ruthen Schienen, incl. aller Spesen, der Steuer und Fracht	3718	18	10
= 3461 Stück Platten	896	26	8
= 883 Stück Hakennägel	38	8	11
= 428 = Unterlagsschwellen	406	6	10
daher Werth des dem Betriebe zur Disposition gestellten Materials	5060	1	3
Hierzu die eben nachgewiesenen	487109	12	2
Es beläuft sich mithin die unter Titel „Oberbau" verausgabte Summe auf	492169	13	6
von welcher zu verrechnen sind:			
a. für die Hauptbahn	425920	21	2
b. für die Zweigbahn	66248	22	3

Für die auf der Hauptbahn ausgeführten 125 Wege-Uebergänge sind 50316 Thlr. 12 sgr. 1 pf., für die auf der Zweigbahn eingerichteten 17 Wege-Uebergänge 12062 Thlr. 11 sgr. 4 pf., im Ganzen also 62378 Thlr. 23 sgr. 5 pf. verausgabt worden.

Der Grunderwerb nahm auf der Hauptbahn 214093 Thlr. 28 sgr. 11 pf., auf der Zweigbahn 33352 Thlr. 12 sgr. 3 pf., im Ganzen mithin 247446 Thlr. 11 sgr. 2 pf. in Anspruch. Dafür wurden an Terrain erworben:

a.	im Zuge der Hauptbahn	733	Morgen	108,3	Quadratruthen,
b.	= = = Zweigbahn	113	=	72,9	=
	überhaupt	847	Morgen	1,2	Quadratruthen,

von denen man

durch Baarzahlung acquirirte	841	Morgen	71,3	Quadratruthen,
gratis erhielt	5	=	109,9	=

Unter der oben aufgeführten Hauptsumme von 247446 Thlr. 11 sgr. 2 pf. sind mit einbegriffen: die Entschädigung für temporär zu benutzende Kulturwege, für Wirthschaftsstörung, Frucht-Entschädigung, Zinsen, Vermessungskosten Behufs der Ermittelung der zu entschädigenden Flächen, Diäten und Reisekosten für die mit dem Grunderwerb und mit der finanziellen Regulirung desselben beauftragt gewesenen Kommissarien, Taxationskosten, Porto und Botenlöhne, Gerichtskosten und diverse Ausgaben.

Der Morgen kostet mithin nach Obigem im Durchschnitt 294 Thlr. 3 sgr.

Der Bau der Bahnhöfe erforderte im Ganzen 407517 Thlr. 15 sgr. 9 pf. Hiervon kamen auf

1) den Bahnhof bei Breslau . .	151955	Thlr.	3	sgr.	8	pf.
2) = = = Kanth . . .	34371	=	4	=	9	=
3) = = = Ingramsdorf .	37211	=	21	=	—	=
4) = = = Königszelt .	35308	=	10	=	5	=
5) = = = Freiburg . .	104892	=	18	=	11	=
6) = = = Schweidnitz .	43778	=	17	=	—	=
	407517	Thlr.	15	sgr.	9	pf.

Die Summe der Kosten für die zur Beförderung von 2418 Personen und zum Güterverkehr bestimmten 144 Fahrzeuge, mit Inbegriff diverser Reparaturen, der zur Disposition gestellten Reservestücke und der Fracht, Courtage nebst Versicherungsprämie betrug . . 153388 Thlr. 3 sgr. 5 pf. welche zu vertheilen sind

a. für die Hauptbahn	132906	=	11	=	4	=
b. = = Zweigbahn	20481	=	22	=	1	=

Die für acht Lokomotive nebst Tender und Duplikatstücke gezahlte Summe beläuft sich, incl. der Kosten für das Zusammensetzen und Aufstellen der Maschinen . . . . 100859 Thlr. 29 sgr. 3 pf.

Hierzu traten:

1) für Spedition und Courtage . . .	1695	=	29	=	2	=
2) an Eingangssteuer	16927	=	3	=	—	=
3) Wasser- und Landfracht, mit Einschluß der Kosten für das Ausladen d. Maschinen	3860	=	11	=	—	=
4) für sonstige Zubehör	1105	=	7	=	10	=
Im Ganzen	124448	Thlr.	9	sgr.	3	pf.

Hiervon kommen:

a. auf die Hauptbahn	107474	Thlr.	21	sgr.	6	pf.
b. = = Zweigbahn	16973	=	17	=	9	=

Die überhaupt während der Bau-Ausführung gezahlten Zinsen ꝛc. betragen . . . . 75521 Thlr. 23 sgr. 2 pf.

Das Anlage-Kapital für die Hauptbahn beläuft sich auf	1,656777	=	29	=	4	=
Desgleichen das für die Zweigbahn auf	276700	=	27	=	1	=
Es hat demnach an Zinsen zu tragen:						
a. die Hauptbahn, vom Tage der Angriffsnahme des Baues bis ult. Dezember 1843	62609	=	2	=	2	=
b. die Zweigbahn, vom 1. Juni 1843 bis ult. Juli 1844	12912	=	21	=	—	=
	75521	Thlr.	23	sgr.	2	pf.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Dem Seite 669 und 670 Angeführten wäre noch hinzuzufügen, daß die erheblichsten Auf- und Abträge der Bahn eine Höhe von 18 bis 20 Fuß erreichen.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Mitglieder des Direktoriums sind:
Kommerzienrath Ruffer;
Stadtrath Becker;
Buchhändler Ruthardt;
Major von Heugel;
Stadtrath Callinich.

Mitglieder des Ausschusses:
Graf von Burghauß, Vorsitzender;
Stadtrath Becker;
Graf Moritz Saurma;
Graf von Hochberg;
Banquier Eichborn;
Direktor Gebauer;
Major von Bennigsen;
von Wallenberg-Pachaly;
von Rosenberg-Lipinski;
Ober-Landesgerichts-Assessor von Uechtritz.

Ober-Ingenieur der Bahn ist: Cochius.

Königlicher Kommissarius der Bahn ist: Ober-Regierungs-Rath von Heyden.

An Lokomotiven sind im Ganzen 8 vorhanden; 6 von Sharp, Roberts und Komp. in Manchester, 1 von William Norris in Philadelphia, 1 von Robert Stephenson in Newcastle. Drei sind davon mit gekuppelten Rädern versehen.

Die Seite 671 unter

c. An anderen Fahrzeugen

angegebenen Wagen haben sich, wie folgt, geändert:

5 mit Bremsen versehene, zur Beförderung des Passagierguts bestimmte vierrädrige Wagen,
2 achträdrige, bedeckte Lastwagen,
6 vierrädrige, " "
4 vierrädrige, offene, mit Bremsen versehene Lastwagen,
36 offene, vierrädrige Lastwagen,
10 sechsrädrige, offene Lastwagen, ohne Federn, mit Hartgußrädern,
2 vierrädrige Pferdewagen,
2 " Viehwagen,
3 Postwagen,
8 vierrädrige Wagen für die Bahnmeister, zum Transport der Materialien nach den Verbrauchsstellen,
2 sechsrädrige Schneepflüge.

80 Fahrzeuge.

Hierdurch ergeben sich, nach Hinzurechnung der Seite 671 angeführten, für den Personen-Transport bestimmten 64 Fahrzeuge, im Ganzen 144 Wagen verschiedener Art.

h. Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.

(Seite 671.)

Die Einnahmen in dem Zeitraum vom 29. Oktober 1843 bis ult. Dezember 1844 waren wie folgt:

	Einnahme.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
I.	Personen-Transport (286110 Personen)				120676	2	—
II.	Gepäck-Ueberfracht				2398	21	10
III.	Vieh-Transport				673	23	6
IV.	Equipagen-Transport				1175	—	—
V.	Güterfracht (301005 Zentner 60 Pfund)				26303	19	1
VI.	Extraordinaria, und zwar:						
	a. Miethe für die Restaurationen	3148	10	—			
	b. Pacht für das Blümelsche Grundstück	222	26	8			
	c. " " die Kohlenablageplätze	443	10	—			
	d. " " Gräserei auf der Bahnlinie	135	28	—			
	e. Miethe für die Postbeamten-Wohnungen	83	22	6			
	f. " " " Postlokalien	467	15	—			
	g. " " " Koupé's zum Transport für Postgüter	630	3	4			
	h. Erstattung der Kosten für Beheizung der Postlokale	46	20	—			
	i. Provision von vorgeschossener Fracht	1	5	2			
	k. Für beförderte Postgüter über 40 Pfund	31	9	6			
	l. Insgemein	1351	29	—			
					6562	29	2
VII.	Gewinn an verkauftem Coaks				128	17	6
VIII.	Zinsen-Vergütung des Baufonds der Zweigbahn bis zu deren am 21. Juli 1844 Statt gehabten Eröffnung, mit Einschluß der Zinsen der im Laufe des Jahres 1844 verwertheten 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien				10998	15	4
	Summe der Einnahme				168917	8	5

Die aus dem Betriebe hervorgegangenen Einnahmen waren in den einzelnen Monaten:

November	1843	7635	Thlr.	11	sgr.	9	pf.
Dezember	"	4877	"	13	"	6	"
Januar	1844	4955	"	17	"	—	"
Februar	"	5342	"	28	"	8	"
März	"	6569	"	25	"	10	"
April	"	8437	"	7	"	6	"
Mai	"	13584	"	8	"	1	"
Juni	"	15983	"	13	"	4	"
Juli	"	18960	"	27	"	8	"
August	"	21149	"	23	"	1	"
September	"	14162	"	25	"	7	"
Oktober	"	10369	"	23	"	7	"
November	"	9076	"	19	"	4	"
Dezember	"	10121	"	1	"	6	"
Zusammen		151227	Thlr.	6	sgr.	5	pf.

Im Jahre 1845 betrugen die Betriebs-Einnahmen:

Januar	8601	Thlr.	24	sgr.	11	pf.
Februar	6501	"	—	"	8	"
März	10601	"	1	"	5	"
April	11191	"	11	"	—	"
Mai	15628	"	4	"	7	"
Juni	20050	"	24	"	3	"
Juli	24297	"	28	"	11	"
August	25739	"	1	"	6	"
Septmbr.	17826	"	21	"	6	"
Oktober	12727	"	29	"	4	"
Novmbr.	12139	"	12	"	—	"
Dezember	12197	"	26	"	6	"
Zusammen	178103	Thlr.	6	sgr.	7	pf.

Die Betriebs-Ausgaben in dem oben angeführten Zeitraume, vom 29. Oktober 1843 bis ult. Dezember 1844, waren dagegen:

	Gegenstand.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
	1. Unterhaltung der Bahn.						
a.	Brücken, Durchlässe, Uebergänge	90	4	8			
b.	Anpflanzungen	18	18	—			
c.	Unterhaltung des Bahnkörpers, Ober- und Unterbau, Tagelohn	10282	14	7			
d.	Materialien dazu	2551	10	10			
e.	Bahn-Utensilien	571	6	11			
f.	Wachthäuser und Signal-Vorrichtungen	291	11	1	13805	6	1
	2. Unterhaltung der Gebäude.						
a.	Reparatur der Gebäude	527	5	1			
b.	Feuerversicherung	455	4	—			
c.	Grund-Abgaben	92	14	8			
d.	Ersatz des Inventariums	134	8	—	1209	1	9
	3. Unterhaltung der Maschinen.						
a.	Reparaturen	1968	12	10			
b.	Coaks	14352	7	1			
c.	Holz	1579	22	2			
d.	Oel, Talg, Hanf, Werg	3196	27	10			
e.	Tagelöhne für die Putzer	1049	9	6			
f.	Ersatz des Inventariums	343	4	9			
g.	Diverse Ausgaben	18	29	—	22508	23	2
	4. Unterhaltung der Wagen.						
a.	Reparatur der Wagen	1821	7	6			
b.	Unterhaltung an Wagenschmiere, Seife rc.	372	21	3			
c.	Ersatz des Inventariums	313	3	—			
d.	Feuerversicherung	141	14	—	2648	25	—
	5. Spezielle Betriebskosten.						
a.	Tagelohn für Wagenschieber	3458	25	—			
b.	Beleuchtung der Bahnhöfe und Telegraphen	1754	14	11			
c.	Entschädigung für Hülfsarbeiter	820	28	—			
d.	Feuerversicherung für Güter und Gepäck	121	19	—			
e.	Papier und Druck der Billets	423	9	—			
f.	Insertionsgebühren	435	24	3			
g.	Drucksachen zum Betriebe, Fahrpläne, Gewährscheine rc.	412	2	—			

Gegenstand.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
b. Fuhr- und Tagelohn für das An- und Abfahren der Güter nach und von den Bahnhöfen . . .	2006	24	5			
i. Ersatz des Expeditions- u. Betriebs-Inventariums	351	14	11			
k. Heizung der Empfangszimmer, Spezial-Bureaux und Dienstwohnungen, incl. des dazu nöthigen Materials und der Heizer	1728	23	9	11514	5	3
6. Gehalte und Diäten.						
a. Bahn- und Betriebsbeamte	32844	17	7			
b. Hauptbureau-Beamte	2044	5	—			
c. Diäten und Reisekosten	343	14	9			
d. Gratifikationen	163	—	—			
e. Wohnungs-Entschädigungen	241	22	—			
f. Meilengelder für Lokomotivführer	50	26	9	35687	26	1
7. Allgemeine Betriebskosten.						
a. Schreibmaterialien für die Inspektoren, Einnehmer und den Ober-Bahnmeister	73	6	2			
b. Porto, Stempel und Zeitungen	258	14	6			
c. Gerichtskosten	—	—	—			
d. 10 Prozent Fracht-Rabatt an die gewerkschaftliche Kohlen-Niederlage	1111	20	3			
e. An Provision für gezahlte Kohlen-Fuhrlöhne, so wie für auf den Anhaltepunkten Schmolz und Mettkau verkaufte Billets 2c.	164	9	2			
f. Drucksachen an Betriebs-Journalen, Kosten für Bücher und Buchbinder	205	19	8			
g. Insgemein	450	15	11	2263	25	8
8. Bekleidung.						
a. Reparaturen	201	12	6			
b. Neue Uniformen	126	26	—	328	8	6
9. Kosten des Hauptbureau's.						
a. Brennmaterial für das Haupt- und technische Bureau, so wie für die Hauptkasse	146	27	7			
b. Beleuchtung	10	8	—			
c. Miethe	100	—	—			
d. Schreibmaterialien	53	28	—			
e. Reparatur des Inventariums	15	10	—	326	12	7
10. Wasserkrähne, Pumpen und Drehscheiben.						
a. Reparatur an Krähnen, Pumpen u. Wasserbottichen	54	22	6			
b. Reparatur an Schlitten, Drehscheiben u. Weichen	87	16	6	142	9	—
Summe	—	—	—	90434	23	10
11. An Zinsen von 300000 Thlr. Prioritäts-Aktien, à 4 Proz.	—	—	—	12000	—	—
Summe der Ausgabe	—	—	—	102434	23	10
Die Einnahmen betrugen .	—	—	—	168917	8	5
Ueberschuß	—	—	—	66482	14	7.
Hiervon wurden an Zinsen, à 4 Prozent, bezahlt, von 1,500000 Thlr. Stamm-Aktien	—	—	—	60000	—	—
Daher zum Reservefonds	—	—	—	6482	14	7

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich, (excl. Tit. 11.) auf 53,54 Prozent der Brutto-Einnahme.

In Bezug auf die einzelnen Ausgaben führen wir Folgendes an:

Digitized by Google

Ad I. Unterhaltung der Bahn.

Das Planum besteht beinahe ohne alle Ausnahme aus lettigem Boden oder aus mit Kies untermischtem Lehm, also aus einer Erdart, bei welcher, wenn auch noch so solide bearbeitet, ein starkes Zusammensetzen unvermeidlich ist. Ein derartiger Erdkörper erreicht oft erst nach mehreren Jahren die für die sichere Fortbewegung der Dampfzüge nöthige Festigkeit, und auch nur in diesem Verhältniß können sich die Kosten für Instandhaltung desselben ermäßigen. In Betracht, daß zur Aufhöhung der gesunkenen Stellen in der Regel nur die beim Bau erübrigte und zu beiden Seiten der Einschnitte ausgesetzte, oft sehr entfernt liegende Erde benutzt werden kann, da der Ankauf von zu diesem Zweck erforderlichen neuem Terrain, rücksichtlich des hier Statt findenden hohen Werthes desselben, jedenfalls mit noch erheblicheren Kosten verknüpft sein würde, erscheint die in einem Zeitraum von vierzehn Monaten für die Instandhaltung des Bahnkörpers, mit Einschluß des Schienengestänges, verausgabte Summe von 10282 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf. um so weniger erheblich, wenn man berücksichtigt, daß hiervon ein großer Theil für die äußerst kostspielige Unterhaltung der durchweg lettigen Dossirungen in den tiefen Terrain-Einschnitten bei Neudorf und der Kolonie Neu-Jauernick, in denen gar oft sehr bedeutende Abrutschungen Statt fanden, verwendet werden mußte.

An Materialien sind zur Unterhaltung des Bahngestänges 526 Schachtruthen Kies mit einem Durchschnittspreise von 3 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf. pro Schachtruthe bezogen, und der in Rechnung gestellte Mehrbetrag für den Transport desselben von den Depots nach den Verbrauchsstellen verausgabt worden.

Unter Ausgabe für Bahnutensilien sind nicht allein die Reparaturen, sondern auch die Kosten für Anschaffung von dergleichen neuen Gegenständen enthalten.

Die Ausgabe für Wachthäuser und Signalvorrichtungen ist für kleine Reparaturen an den Wärterbuden, den Telegraphen und den zur Erleuchtung derselben nöthigen Gegenständen; außerdem sind darin aufgenommen: die Kosten für Dochte, Cylinder, Zündhölzer und Flaschen und für 100 Laternenleinen.

Der für Brücken ꝛc. aufgeführte Betrag ist größtentheils für die Erneuerung des Theeranstrichs der in Holz konstruirten Fahrbahnen bei den Brücken über die Lohe, Weisteritz ꝛc. herbeigeführt.

Ad II. Unterhaltung der Gebäude.

Die auf den verschiedenen Bahnhöfen aufgeführten Gebäude lassen, bezüglich ihrer soliden Ausführung, nichts zu wünschen übrig. Haupt-Reparaturen waren nur an den mit Zink eingedeckten, durch Sturmwind beschädigten Dächern zu bewirken.

Ad III. Unterhaltung der Maschinen.

Ueber die Leistungen der einzelnen Lokomotive und die Kosten für den Verbrauch an Brenn-, Schmier- und Putzmaterial giebt nachstehende Tabelle Näheres an:

Namen der Maschinen.	Namen der Fabrikanten.	Anzahl der durchlaufenen Meilen.	Reparaturen.			Coaks.			Holz.			Oel.			Talg.			Hanf, Werg und Putzwolle.			Summe.			Durchschnitt pro Meile. Reparatur.		Coaks.		Holz.		Oel.		Talg.		Hanf, Werg und Putzwolle.		Summe.		
			thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	thl.	sgr.	pf.
Breslau	Sharp Roberts	2581	190	16	3	1830	12	8	312	16	8	337	18	10	21	14	9	34	20	—	2727	9	2	2	2	21	3	3	7	3	11	—	3	—	5	1	1	7
Kanth	desgl.	3933$\frac{1}{2}$	235	3	11	2453	16	4	251	4	6	401	2	—	21	24	9	42	25	6	3405	17	—	1	9	18	8	1	11	3	—	—	2	—	4	—	25	10
Schweidnitz	desgl.	4549$\frac{5}{6}$	419	18	6	3070	20	6	263	7	6	542	18	8	38	8	6	68	13	—	4402	26	8	2	9	20	3	1	8	3	7	—	3	—	5	—	28	11
Freiburg	desgl.	3913$\frac{3}{8}$	327	10	8	2804	20	9	291	22	4	583	4	6	38	19	-	58	21	4	4104	8	7	2	6	21	6	2	2	4	5	—	4	—	5	1	1	4
Vorwärts	desgl.	2541	315	4	2	1692	22	11	174	17	—	344	15	—	24	15	11	37	22	6	2589	7	6	3	8	19	11	2	—	4	—	—	3	—	5	1	—	3
Fürstenstein	desgl.	2766	285	25	4	2422	10	—	243	13	6	468	22	4	20	1	9	41	23	—	3302	5	11	3	1	24	—	2	7	5	1	—	2	—	5	1	5	4
Rübezahl	W. Norris	253$\frac{1}{4}$	188	16	6	212	17	3	38	16	—	40	6	—	8	11	9	4	26	—	493	3	6	22	4	25	2	4	6	4	9	1	—	—	7	1	28	4
Glückauf	Stephenson	61	6	7	6	45	6	8	4	14	8	14	12	8	1	5	—	1	5	1	72	21	7	3	1	22	3	2	2	7	1	—	7	—	7	1	5	9
	Summe	20598[illegible]	1968	12	10	14352	7	1	1579	22	2	2732	10	—	174	11	5	290	6	5	21097	9	11	2	10	20	11	2	3	3	11	—	4	—	5	1	—	8

Mit Rücksicht auf Tit. III. betragen die Kosten der Dampfkraft für jede durchlaufene Meile im Durchschnitt 1 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf., und zwar:

	für Reparaturen	2 Sgr.	10 Pf.	
	„ Coaks	20 „	11 „	
	„ Holz	2 „	3 „	
	„ Oel	3 „	11 „	
	„ Talg	— „	4 „	
	„ Hanf, Werg und Putzwolle	— „	5 „	
Hierzu	1. Putzerlohn	1 „	6 „	
	2. Ersatz des Inventariums und andere Ausgaben	— „	6 „	
	Zusammen 1 Thlr.	2 Sgr.	8 Pf.	

An Brenn- und Schmiermaterialien sind verbraucht worden:

21089 Tonnen Coaks,
267 Klafter Holz,
18215 Pfund Baumöl,
1109 Pfund Talg,

mithin im Durchschnitt pro Meile:

1,02 Tonnen Coaks,
1,4 Kubikfuß Holz,
28,29 Loth Baumöl,
1,72 Loth Talg.

Bezüglich des Brennmaterials, so erscheint eine im Vergleich zu andern Bahnen vermehrte Konsumtion desselben und somit ein höherer Kostenbetrag pro Meile, mit Rücksicht auf die sehr erhebliche Ansteigung der Bahn und die im Gebrauch befindlichen, mit weit ausgedehnteren Dimensionen versehenen Maschinen gerechtfertigt. Jedenfalls werden aber die für das nächste Jahr durchschnittlich pro Meile zu berechnenden Heizkosten bedeutend geringer ausfallen, da, nachdem die Anstalt zur Fabrikation des Coaks nunmehr vollständig im Betriebe, es auch gelungen ist, das Fuhrlohn für die Kohlen dadurch zu ermäßigen, daß jetzt von näher gelegenen Gruben das Material bezogen werden kann, der Coaks ungleich billiger als im Jahre 1844 erzeugt werden und bis auf höchstens 15 Sgr. pro Tonne zu stehen kommen wird.

Bevor die Oefen in Betrieb gesetzt werden konnten, mußte nämlich der zum Heizen der Maschinen erforderliche Coaks aus Stückkohlen gemeilert werden, wohingegen zur Coakserzeugung mittelst der Oefen nur kleine Kohlen verwendet werden dürfen. Die Tonne Stückkohlen kostet aber franco Bahnhof Freiburg 25 Sgr., die Kosten für eine Tonne kleines Kohl belaufen sich aber nur auf 13, höchstens 13½ Sgr. Vermeilert wurden aber nahe an 7000 Tonnen Stückkohlen, und wenn nun auch durch die späterhin in Anwendung gekommene kleine Kohle eine sehr bedeutende Ermäßigung der Kosten für eine Tonne Coaks eintrat, so mußte dennoch dieselbe, rücksichtlich des durch die erstgenannte Prozedur gehabten Mehrkostenaufwandes, auf im Durchschnitt 20 Sgr. 5 Pf. in Rechnung gestellt werden.

Der vermehrte Oelverbrauch dürfte wohl hauptsächlich durch die, rücksichtlich der sehr starken Ansteigung verhältnißmäßig bei weitem größere Fahrgeschwindigkeit bedingt sein; doch wird mit der größten Sorgfalt auf eine Verminderung des Bedarfs gesehen werden.

Ad IV. Unterhaltung der Wagen.

Die Kosten für die Reparatur der Fahrzeuge mit 1821 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. dürften, mit Rücksicht auf die im verflossenen Jahre Statt gehabte sehr starke Frequenz, als nicht zu hoch in Betracht kommen. Die Hauptreparatur bestand in dem Verbrauch neuer Metalllager und in dem Verstärken diverser Zug- und Tragfedern.

Ad V. Spezielle Betriebskosten.

In den Kosten für Hülfsarbeiter sind nicht allein die Entschädigungen für die in den Büreau's geleistete Hülfe, sondern auch die Besoldungen der beim Güterverkehr beschäftigten Hülfsarbeiter enthalten.

Ad VI. Gehalte und Diäten.

Unter Gratifikationen sind theils dergleichen, theils und insbesondere die Entschädigungen, welche den Lokomotivführern für das Anlernen von Lehrlingen zugesichert, enthalten. Die aufgeführten Wohnungs-Entschädigungen fallen von nun ab, bis auf eine Summe von überhaupt jährlich 100 Thlr., fort.

Ueber die im Vorstehenden enthaltenen Betriebs-Resultate des Jahres 1844 wäre noch Folgendes anzuführen:

Die Monate November und Dezember 1843, welche eigentlich nicht in die Betriebs-Rechnung pro 1844 gehören, sind dennoch in dieselbe aufgenommen worden, obgleich die Ausgabe die Einnahme um 620 Thlr. überstiegen hat, welche dem Baufonds noch hätten zur Last fallen sollen, da die Bahn in diesen Monaten als noch im Bau begriffen zu betrachten war, indem der Güterverkehr noch gar nicht und der übrige Verkehr nicht vollständig Statt finden konnte, und in den erstern Monaten vielfache, eigentlich dem Bau zur Last fallende Ausgaben zu berichtigen waren. Es ist indeß eine Trennung in der Rechnung nicht erfolgt, weil ohnehin der Betriebs-Ueberschuß zum Reservefonds bestimmt war.

i. Fahrordnung, Tarif.

Die Seite 678 ff. angeführten Fahrpreise nach der Station Freiburg gelten auch für die Station Schweidnitz.

Im Winter wird, außer 2 Zügen, noch Sonntags und Mittwochs ein Zug gemacht.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 680.)

An die 7500 Stammaktien à 200 Thlr. wurden pro 1844: 4 Prozent Zinsen gezahlt.

Der niedrigste Kours der Aktien war nicht unter pari; der höchste 134; der jetzige (10. Januar 1846) ist 107.

1. Personenfrequenz.

(Seite 680.)

Den Personenverkehr in den einzelnen Monaten vom 29. Okt. 1843 bis ult. Dezbr. 1844, so wie die Einnahme dafür als auch für Gepäck-Ueberfracht, Vieh- und Equipagen-Transport ergiebt folgende Uebersicht:

Im Monat		Personen.	Einnahme dafür.		Gepäck-Ueberfracht.			Vieh-Transport.			Equipagen-Transport.
			thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.
November	1843	22056	7456	8	119	4	9	3	29	—	56
Dezember	=	14126	4500	2	137	20	3	10	26	—	27
Januar	1844	12437	3957	3	74	27	6	12	8	—	7
Februar	=	11591	3741	16	68	13	—	24	1	—	10
März	=	13975	4891	12	84	7	—	35	29	—	34
April	=	19134	6121	24	92	23	6	33	20	—	34
Mai	=	26563	10925	16	131	7	—	53	14	—	89
Juni	=	26427	12976	3	221	4	—	67	6	6	126
Juli	=	31865	16457	12	424	26	—	50	3	—	213
August	=	37946	18457	29	448	11	—	66	15	-	233
September	=	26059	11557	14	233	7	—	63	23	—	129
Oktober	=	17182	7716	—	128	19	—	92	18	-	131
November	=	13838	6239	17	119	12	10	90	19	—	47
Dezember	=	12911	5677	26	104	19	—	68	22	—	39
Summe		286110	120676	2	2398	21	10	673	23	6	1175

Die beförderten Personen vertheilten sich auf die einzelnen Stationen und Wagenklassen, wie folgt:

	Kanth.			Ingramsdorf.			Königszelt.			Freiburg.			Schweidnitz.			den Anhaltspunkten		sind zusammen Personen befördert worden.			
	Kl.	Person.	zusamen.	Kl.	Person.	zusamen.	Kl.	Person.	zusamen.	Kl.	Person.	zusamen.	Kl.	Person.	zusamen.	Kl.	zusamen.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	überhaupt
Zwischen	1.	634		1.	502		1.	296		1.	1122		1.	70		—	—				
Breslau	2.	7940	63134	2.	1697	13096	2.	5353	33443	2.	17100	76640	2.	3170	17080	—	—	2624	35260	181888	219772
und	3.	54560		3.	10897		3.	27794		3.	58418		3.	13840		3.	16379				
				1.	20		1.	6		1.	81		1.	—		—	—				
Kanth und				2.	145	2778	2.	154	2792	2.	649	4227	2.	120	1937	—	—	107	1068	13063	14238
				3.	2613		3.	2632		3.	3497		3.	1817		3.	2504				
							1.	9		1.	47		1.	2		—	—				
Ingramsdorf und							2.	248	4980	2.	356	5339	2.	130	1603	—	—	58	734	17663	18455
							3.	4723		3.	4936		3.	1471		3.	6533				
										1.	47		1.	6		—	—				
Königszelt und										2.	1162	16730	2.	1030	8614	—	—	53	2192	23372	25617
										3.	15521		3.	7578		3.	273				
													1.	14		—	—				
Freiburg und													2.	784	7399	—	—	14	784	7028	7826
													3.	6601		3.	427				
																—	—				
Schweidnitz und																—	—	—	—	202	202
																3.	202				
Summe																		2856	40038	243216	286110

Von 100 Reisenden benutzten also:

die 1. Wagenklasse 1,
" 2. " 14,
" 3. " 85.

Für eine beförderte Person kamen durchschnittlich 12 Sgr. 7,8 Pf. ein.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn befördert und dafür eingenommen:

	Personen.	Einnahme. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar . . .	11217	5078	14	—
Februar . . .	7370	3428	21	—
März	11147	5360	10	—
April	15482	6252	28	—
Mai	21098	9693	20	—
Juni	29001	14364	20	—
Juli	33559	17953	9	—
August . . .	36311	18740	4	—
September . .	24301	11795	21	—
Oktober . . .	15176	6966	13	—
November . .	14240	6495	7	—
Dezember . .	12824	5690	6	—
Zusammen	231726	111819	23	—

m. Güterfrequenz.

(Seite 681.)

Vom 1. Dezember 1843 bis ult. Dezember 1844, so wie im Jahre 1845 wurden auf der Bahn an Gütern befördert und dafür eingenommen:

Im Monat		Vom 1. Dezbr. 1843 bis ult. Dezbr. 1844. Gewicht. Ztr.	Pfd.	Betrag. thlr.	sgr.	pf.	1845. Gewicht. Ztr.	Pfd.	Betrag. thlr.	sgr.	pf.
Dezember	1843	1200	35	201	25	3	—	—	—	—	—
Januar	1844	8422	40	904	8	6	43490	86	3523	10	11
Februar	"	18154	37	1498	28	8	38437	64	3072	9	8
März	"	17516	21	1524	7	10	67430	105	5240	21	5
April	"	26144	8	2155	—	—	62794	66	4938	13	—
Mai	"	22766	42	2385	1	1	81256	100	5934	14	7
Juni	"	29471	47	2582	29	10	86518	39	5686	4	3
Juli	"	24214	104	1815	16	8	85188	68	6344	19	11
August	"	21581	98	1943	28	1	95133	6	6998	27	6
September	"	27437	—	2179	11	7	80016	7	6031	—	5
Oktober	"	31171	—	2301	16	7	74728	—	5761	16	4
November	"	32388	22	2580	—	6	77783	62	5644	5	—
Dezember	"	40537	46	4230	24	6	87003	21	6507	20	6
Zusammen		301005	60	26303	19	1	879781	74	65683	13	6

Der Zentner Frachtgut brachte also in dem ersteren Zeitraum 2 Sgr. 7,4 Pf. ein.

Der Frachtverkehr hat namentlich im Jahre 1845 sehr bedeutend zugenommen; daß derselbe aber noch einer bedeutenden Ausdehnung fähig ist, erhellt aus dem Umstande, daß die Schweidnitzer und Reichenberger Chaussee noch immer mit Fuhrwerk bedeckt ist. Diese Erfolge hat die Direktion größtentheils durch Ermäßigung der Frachtsätze auf ungefähr 3 Pfennige pro Zentner und Meile für Kohlen und Steine, und 3¾ Pfennige pro Zentner und Meile für Getreide erzielt. Dagegen bleibt der Verkehr mit Kaufmannsgütern noch unbedeutend, weil die Frachten sehr hoch sind. Beispielsweise ist auf der Bahn noch nicht eine einzige Tonne Salz verladen worden.

21. Liegnitz-Königszelt und Schweidnitz-Frankensteiner Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

(Seite 681.)

Im Laufe des Jahres 1844 wurden die Vorarbeiten auf diesen Bahnlinien vom Oberingenieur der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Hrn. Cochius, geleitet, aber nicht gänzlich zur Vollendung gebracht, da seine anderweitigen überhäuften Geschäfte seine Zeit größtentheils in Anspruch nahmen.

Durch Beschluß der General-Versammlung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Gesellschaft wird das fernere Nivellement von Frankenstein bis zur böhmischen Grenze, Behufs Verbindung mit der Prager Eisenbahn, ausgedehnt werden.

Veranlassung hierzu hatte nachstehender, auf dem schlesischen Landtage des Jahres 1845 von der Mehrzahl genehmigter Antrag gegeben:

„Se. Maj. den König zu bitten, eine Eisenbahnverbindung zwischen Böhmen und Schlesien durch die Grafschaft Glatz an die Bahn zwischen Olmütz und Prag zu ermöglichen, zunächst in der Art, daß es Sr. Maj. gefallen möge, die diesfälligen Vorarbeiten anzuordnen und Ertrags-Quoten zu ermitteln, um dadurch festzustellen, in wie weit und ob der Staat eine Zinsengarantie zu gewähren veranlaßt sein möchte, und andrerseits das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu veranlassen, diejenigen Verhandlungen mit der österreichischen Regierung baldigst aufzunehmen, mittelst welcher traktatmäßig der Anschluß an die Olmütz-Prager Bahn gesichert werde."

Als Antwort hierauf wurde durch den Landtagsabschied der Stände Schlesiens folgender Bescheid ertheilt:

„Zur Beurtheilung des von Unseren getreuen Ständen befürworteten Projekts einer Eisenbahn von Schweidnitz durch die Grafschaft Glatz zum Anschluß an die Kaiserl. Oesterreichische Bahn in Böhmen sind der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft auf deren im Jahre 1843 gemachten Antrag die erforderlichen Vorarbeiten anheimgegeben, nach deren Beendigung Wir Uns weiteren Beschluß vorbehalten.

Eine Zinsengarantie von Seiten des Staats für das gedachte Unternehmen kann nicht in Aussicht gestellt werden."

b. Richtung der Bahn.

Nach den vorerwähnten, vom Oberingenieur Cochius geleiteten Vorarbeiten ist die Bahnlinie von Liegnitz bis Königszelt folgendermaßen festgestellt:

Vom Bahnhofe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn soll die Bahn von Liegnitz aus hinter der Karthause ab in einer großen Kurve um den neuen Kirchhof herum, Groß-Beckern ziemlich nahe kommend, dann aber in gerader Linie fort über die Kranich-Wiesen, weiter das Chausseehaus Willenberg rechts lassend, längs des Theils der Jauerschen Straße sich hinziehend, dieselbe kurz vor Neudorf überschreitend, nach Koischkau, im ferneren Lauf dieses Dorf wie die Dörfer Mankelwitz und Malitsch links, Triebelwitz rechts zur Seite behaltend, im mäßigen Bogen über die Hochebene bei Brechelsdorf und Alt-Jauer rechts vorüber nach Jauer führen. In nordöstlicher Richtung von der Stadt geht die Bahn vorbei und in gerader Linie zwischen der Straße nach Striegau, Profen und Bärsdorf fort bis zur Eichmühle bei Groß-Rosen; von hier aus beschreibt die Bahnlinie wieder einen Bogen zwischen Ober- und Nieder-Kohlhöhe und Ober- und Nieder-Streit und geht dicht am Streitberge links vorüber, die Striegauer Berge südlich behaltend, nach Alt-Striegau; ferner führt die Bahn, Striegau rechts lassend, hinter der Stadt die Chaussee überschreitend, im Bogen hin, die Dörfer Stanowitz und Zedlitz links zur Seite, dann wieder kurz vor Neu-Jauernick über die Chaussee gehend und in die Freiburger Bahn einmündend, nach dem Bahnhofe Königszelt.

Wegen Fortführung einer Eisenbahn von Schweidnitz nach Frankenstein soll der Bahnhof bei Schweidnitz verlegt und die Bahnlinie im Bogen südlich um die Stadt und Festungswerke herumgehen. Zwischen Kroschwitz und Poln. Weistritz überschreitet die Bahn die Chaussee; in der weitern Richtung bleibt Esdorf links; die Dörfer Ludwigsdorf, Leutmannsdorf, Peiskersdorf und Nieder-Peterswaldau werden am östlichen Ende durchschnitten, dann geht die Bahnlinie links an Reichenbach vorbei und in einer Kurve fort, Höfendorf und Peilau links zur Seite behaltend. Hinter Peilau überschreitet die Bahn die Frankensteiner Chaussee, läßt, im großen Bogen führend, Gnadenfrei, Haunold und Zülzendorf links, Dittmannsdorf rechts, und kommt nahe links an Protzan vorüber weiter fortführend nach Frankenstein bis zum Anfang der Straße nach Nimptsch, wo wahrscheinlich ein Bahnhof erbaut werden wird.

22. Eisenbahn zwischen Frankenstein, Patschkau, Neiße, Neustadt und Leobschütz.

Geschichte dieses Projekts.

Mit Rücksicht auf das Seite 685 angeführte Reskript des Finanz-Ministers wurden im Laufe des Jahres 1844 keine weiteren Schritte zur Verwirklichung dieses Projekts gemacht. Wir vermögen deshalb weiter nichts mitzutheilen, erlauben uns jedoch die Bemerkung, daß Seite 684 sich ein Irrthum eingeschlichen hat, indem, laut Benachrichtigung der Direktion der

Brieg=Neißer Eisenbahn, keine Vertreter derselben bei der am 8. Jan. 1844 zu Neiße gehaltenen Versammlung mitgewirkt haben, da die Direktion es für eine Pflichtverletzung gegen ihre Aktionäre gehalten hätte, wenn sie fördernd jenem Unternehmen beigetreten wäre, was wesentlich gegen die Interessen der Neiße=Brieger Gesellschaft gerichtet schien.

23. Guben=Riesaer Eisenbahn.

(Seite 686.)

Ueber das weitere Fortschreiten dieses Unternehmens ist uns bis jetzt nichts bekannt geworden, und scheint dasselbe vorläufig aufgegeben zu sein.

24. Kottbus=Schwielochsee Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

Da das Seite 691 über dieses Unternehmen Angeführte wegen der damals nicht bekannten näheren Details nur sehr unvollständig ist, so geben wir in dem Nachstehenden eine ausführlichere Beschreibung.

Diese Bahn ist, wenn man von den kleinen Bergwerksbahnen absieht, der erste Versuch, das System der Schienenwege mit verhältnißmäßig geringen Mitteln für eine Straße untergeordneten Ranges in Anwendung zu bringen. Wenn es nun unbestreitbar ist, daß die Anlegung kleiner, namentlich Verbindungs= und Seitenbahnen nothwendig wird, einmal um die Hauptbahnen zu erhalten, dann um sie allgemein nützlich zu machen und zu verhindern, daß den entfernt seitwärts liegenden Gegenden die Lebenskraft durch jene entzogen werde, so wird der in Rede stehende Bau die allgemeine Beachtung erfordern dürfen.

Der Spreefluß, nachdem er die Niederung des Spreewaldes bei Lübben verlassen hat, durchfließt das sehr ansehnliche Wasserbecken des Schwielochsee, wird von hier aus schiffbar und bildet eine gute, durch die Havel und den Müllroser Kanal mit Elbe und Oder verbundene und viel befahrene Wasserstraße.

In Folge hiervon ist von jeher ein bedeutender Waarenzug von der Nord= und Ostsee her auf dieser Wasserstraße und demnächst über Kottbus in die Oberlausitz nach Böhmen und Oesterreich gegangen. Die beträchtlichen kaufmännischen Mittel und Verbindungen dieser, vom genannten See nur 4½ Meilen entlegenen Stadt haben diesen Verkehr aufrecht erhalten und dergestalt befördert und konsolidirt, daß eine gefährliche Konkurrenz nicht zu befürchten steht. Hindernd, und zwar im hohen Grade hindernd war bisher nur die schlechte Beschaffenheit der Wege zwischen dem Handelsort und dem See, indem diese Wege fast durchgängig durch tiefen Sand führten und eigentlich nur bei Frostwetter für Lastfuhrwerk passirbar waren. Vielfach hatte man versucht, dieses beschwerliche Hinderniß zu beseitigen, namentlich war bereits vor geraumer Zeit — unter Hardenberg — die Anlage eines Kanals vom See bis nach Kottbus projektirt worden; es hatten aber alle diese Versuche zu keinem Resultate geführt.

Veranlaßt zunächst durch die Kottbusser Kaufmannschaft, hatte der Erbauer der Berlin-Frankfurter Eisenbahn, Hr. Zimpel, das Terrain besichtigt, dasselbe für die Anlage einer Eisenbahn überaus günstig befunden und nach Prüfung der Verkehrsnachweisungen und Register unbedenklich den Bau angerathen und das Projekt entworfen. Das nunmehr unter dem Vorsitze des Grafen von Houwald auf Straupitz zusammengetretene Komité förderte das angefangene Werk beharrlich weiter, und es gelang ihm, durch Einigkeit, Ausschließen aller persönlichen Interessen und die in der Stille getroffenen Vorbereitungen sein Werk so glücklich, daß 14 Tage nach Eingang der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 18. August 1844, durch welche die Bildung einer Aktiengesellschaft genehmigt wurde, bereits die geschehene Zeichnung sämmtlicher Aktien der Staatsregierung nachgewiesen und gleichzeitig das vollzogene Statut überreicht werden konnte.

Dasselbe wurde durch nachstehende Konzessions-Urkunde bestätigt:

Wir Friedrich Wilhelm rc. rc.

Nachdem Wir in Unserer Ordre vom 18. August v. J. unter den dort enthaltenen Bedingungen zur Anlage einer zunächst für den Betrieb durch Pferdekraft bestimmten Eisenbahn zwischen dem Schwielochsee und Kottbus durch eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapitale von 273000 Thlr. Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilt haben, wollen Wir die zu diesem Behufe, laut notarieller Verhandlung vom 30. September 1844, unter dem Namen:

Kottbus-Schwielochsee Eisenbahn-Gesellschaft

zusammengetretene Gesellschaft als eine Aktiengesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 hiermit bestätigen, und das Statut dieser Gesellschaft, wie solches nach Inhalt der Anlage festgestellt worden ist, in allen Punkten genehmigen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde soll mit Unserer Ordre vom 18. August v. J. und nebst dem bestätigten Statut durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Potsdam, den 2. Mai 1845.

Friedrich Wilhelm.

Die erwähnte Allerhöchste Kabinetsordre vom 18. August 1844 lautet, wie folgt:

Auf Ihren Bericht vom 10. d. M. will Ich zur Anlage einer zunächst für den Betrieb durch Pferdekraft bestimmten Eisenbahn zwischen dem Schwielochsee und Kottbus durch eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapitale von 273000 Thlr. mit der Maaßgabe hierdurch Meine Zustimmung ertheilen, daß dem Staate die Genehmigung des Bahngeld- und Frachttarifs, so wie jeder Abänderung desselben, desgleichen die Genehmigung und nöthigenfalls auch die Abänderung des Fahrplans vorbehalten bleibt, auch die allgemein festgesetzten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke in Anwendung kommen. Zugleich bestimme Ich, daß im Uebrigen die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, insbesondere diejenigen über die Expropriation, auf das obengedachte Unternehmen Anwendung finden sollen.

Erdmannsdorf, den 18. August 1844.

Friedrich Wilhelm.

Der wesentlichste Inhalt des Statuts ist folgender:

Der Sitz der Gesellschaft ist in Kottbus, ihr Gerichtsstand bei dem dortigen Königl. Land- und Stadtgerichte. Der Zweck der Gesellschaft ist die Errichtung einer die Spreeniederung bei dem Dorfe Fehrow überschreitenden Eisenbahn zwischen Kottbus und dem Schwielochsee und deren fortwährende Benutzung zum Transport von Personen, Thieren und Frachtgütern gegen Bezahlung. Die Bahn wird vorläufig mit einfachem Geleise und Eisenschienen versehen und für den Betrieb durch Pferdekraft eingerichtet. Der Gesellschaft bleibt jedoch vorbehalten, Doppelgeleise anzulegen, den Betrieb durch jede andere bewegende Kraft zu bewirken und die Bahn selbst in aller Weise zu ändern und zu vervollkommnen, auch Zweigbahnen anzulegen. Ebenso bleibt — jedoch ohne ausschließliche Berechtigung — der Gesellschaft vorbehalten, die Beförderung der Personen und Frachtgüter von und zur Bahn für ihre Rechnung zu besorgen. — Der Fonds zur Erwerbung des Terrains für eine doppelgeleisige Bahn, zur Herstellung der Bahn mit allem Zubehör und allen Transportmitteln und zu den Zinsen der Einlagen während des Baues ist auf die Summe von 273000 Thlr. festgesetzt. Diese Summe wird durch Aktien, auf jeden Inhaber lautend, zum Betrage von 100 Thlr. eine jede aufgebracht. Der gesammte, nach Bestreitung der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, so wie der Zinsen etwa aufgenommener Darlehne und des zum Reservefonds fließenden Betrages verbleibende Reingewinn des Unternehmens wird gleichmäßig auf die Aktien als Dividende vertheilt, deren Betrag auf Grund der Jahresrechnungen jährlich festgesetzt wird. Die Zahlung der Dividende wird durch Dividendenscheine vermittelt. — Behufs der gänzlichen oder theilweisen Erneuerung und Verbesserung der Bahn und Zubehören, so wie zur Deckung außerordentlicher Ausgaben wird ein Reservefonds gebildet, und zwar durch die beim Bau zu beschaffenden Ersparnisse und durch jährliche Abzüge von der Einnahme zum Betrage von mindestens ½ Prozent des Anlagekapitals. Dieser Fonds darf 15 Prozent des ganzen Anlagekapitals niemals übersteigen. — Die General-Versammlungen sind befugt, über alle Angelegenheiten der Gesellschaft Beschlüsse zu fassen, ohne andere Beschränkungen als diejenigen, welche die Gesetze, die landesherrliche Konzession, das Statut oder die durch Handlungen der Gesellschaftsvertreter bereits erworbenen Rechte Anderer ergeben. Alle Aktieninhaber und ihre Bevollmächtigten oder Vertreter können in der General-Versammlung erscheinen; eine Stimmberechtigung giebt aber nur der Besitz von 5 Aktien, und geben dann weiter immer je 5 Aktien dem Inhaber eine Stimme mehr. Die Legitimation geschieht durch Vorlegung der Aktien, welche auch jede Vollmacht ersetzt. Die ordentlichen Versammlungen finden jährlich Statt am ersten Mittwoch im Monate Mai, oder, falls dieser ein Festtag ist, am nächstfolgenden Mittwoch im Bahnhofe zu Kottbus und von 9 Uhr Morgens ab. Einer öffentlichen Bekanntmachung bedarf es nur in folgenden Fällen: 1) bei Ausdehnung des Unternehmens über die im Vorhergehenden bestimmten Grenzen und über die vorläufig festgestellte Einrichtung der

Bahn; 2) bei Vermehrung des Anlagekapitals und Kontrahirung von Darlehen; 3) bei Ergänzung und Abänderung des Statuts und der Beschlüsse früherer General-Versammlungen; 4) bei Auflösung der Gesellschaft. — Außerordentliche General-Versammlungen finden Statt, sobald sie eine ordentliche Versammlung oder der Verwaltungsrath anordnen. Die Direktion — oder falls diese es ablehnt, der Vorsitzende des Verwaltungsraths — macht den Gegenstand und Tag mindestens 4 Wochen vorher öffentlich bekannt, und kann in der Versammlung nur über diesen Gegenstand ein gültiger Beschluß gefaßt werden. — Der Verwaltungsrath, welcher in der Zwischenzeit der General-Versammlungen der Vertreter der innern Rechte der Gesellschaft ist, besteht aus vier Mitgliedern, neben denen vier Stellvertreter gewählt werden. — Die Direktion vertritt die Gesellschaft nach außen hin ausschließlich, führt ferner allein alle Geschäfte der Gesellschaft, und beschließt endlich auch selbstständig über alle Angelegenheiten, welche nicht dem Verwaltungsrathe oder der General-Versammlung überwiesen oder vorbehalten sind. Sie besteht aus 3 Mitgliedern und 2 Stellvertretern, welche der Gesellschaft für grobe Versehen verantwortlich und von der General-Versammlung eine Remuneration bewilligt erhalten können. — Bei Auflösung der Gesellschaft ist Uebereinstimmung von zwei Drittheilen der bei der desfallsigen General-Versammlung anwesenden Stimmberechtigten erforderlich. Der in Bezug hierauf gefaßte Entschluß bedarf der Zustimmung des Finanz-Ministers.

Unter der Leitung des zum technischen Dirigenten des Baues gewonnenen Königl. Bau-Inspektors Fritzsch begannen im August 1844 die technischen Vorarbeiten, auf deren Grund der definitive Bauplan entworfen wurde.

Der Ausführung stellte sich eigentlich nur eine wesentliche Schwierigkeit entgegen, der Erwerb des Grund und Bodens, indem die kleinern Besitzer, aufgereizt durch mancherlei Einflüsse, einen erbitterten, jedes billige Abkommen verschmähenden Widerstand leisteten. Dagegen erwies sich der einzige betroffene Grundherr gewogen, so daß auf seinen Gütern die Arbeiten bereits im Herbst 1844 beginnen konnten.

Seitdem sind die Erdarbeiten zum größten Theile und an den schwierigeren Stellen ausgeführt worden.

Das Holz zu den Brücken ist völlig zugerichtet und die Rammarbeiten haben im Sommer bei dem niedrigen Wasserstande begonnen.

Die Schwellen liegen fast sämmtlich schon an der Bahn, und da von den Schienen ein beträchtliches Quantum bereits angelangt ist, so ist im Herbste 1845 deren Legung mit dem in Entreprise gegebenen Oberbau begonnen. Die Schienen sind übrigens, nach vergeblichen Versuchen, sie im Inlande zu erlangen, in England noch im Winter 1844 zu billigen Preisen (6 Lstr. 5 Sh. à Ton) beschafft worden.

Zum Bahnhofe in Kottbus wurde ein vortheilhaft in der Nähe des Packhofes an der Berlin-Kottbusser Chaussee belegenes Grundstück erworben, auch das Terrain zum Halteplatze (in Fehrow) ist übergeben, eben so das

Bahnhofterrain am See. Die wenigen erforderlichen Gebäude sind meist bereits im Bau begriffen.

Unter diesen Umständen wird, obwohl das schwierige Expropriationsgeschäft an einzelnen Stellen den Fortbau gehemmt hat, die Bahn im Jahre 1846 vollendet werden.

Der Bau der Lastwagen hat begonnen, und ist die erforderliche Anzahl noch im Laufe des Jahres 1845 beschafft worden.

Das bisher Ausgeführte und Beschaffte und die abgeschlossenen Verträge geben die sichere Aussicht, in Folge einer bei Unternehmungen dieser Art ganz ungewöhnlichen Sparsamkeit und des strengsten Ausschließens jedes Luxus, bei solider Konstruktion und höchst vortheilhaften Steigungs-Verhältnissen der Bahn, dennoch mit dem niedrigen Anschlagskapitale vollkommen auszureichen, was dem an sich kleinen Unternehmen eine hohe künftige Rentabilität sichert.

b. Richtung und Länge der Bahn, Steigungs- und Krümmungs-, so wie andere Verhältnisse.

Die Bahn beginnt bei Kottbus und endet bei Goyatz am Schwielochsee; die ganze Länge derselben beträgt 4⅛ Meilen. Außer den beiden Endbahnhöfen wird noch ein Halteplatz zu Fehrow eingerichtet.

Der Plan geht zunächst darauf hinaus, die Bahn zuvörderst nur für den Betrieb durch Pferdekraft einzurichten und erst im Verlauf der Zeit sie für Lokomotivbetrieb umzuändern. Es wird hiernach die Bahn hinsichts der Breite, der Steigungsverhältnisse und Kurven so eingerichtet und angelegt werden, daß sie überall mit Lokomotiven befahren werden kann; dagegen werden nur Flachschienen angewendet, und die anderweitigen großen Ausgaben, welche der Lokomotivbetrieb erfordern würde, unterbleiben.

Im Ganzen erhält die 4⅛ Meilen lange Bahn nur 7 Krümmungen zur Gesammtlänge von 1030 Ruthen und zum kleinsten Radius von 150 Ruthen. Die Steigungen übersteigen nirgends das Verhältniß 1 : 150.

Das Planum ist zu einer einspurigen Bahn durchgehends 12 Fuß in der Krone breit angenommen, soll vorläufig nur 2 Ausweichestellen erhalten und der Oberbau aus Quer- und Langschwellen, worauf die Schienen (Flachschienen, 2¼ Zoll breit, ⅝ Zoll hoch) befestigt werden, bestehen.

Die erforderlichen größeren Brücken erhalten massive Stirnpfeiler auf Rosten und hölzerne Fahrbahnen mit verzahnten Trägern. Es sind übrigens nur deren 5 erforderlich, zusammen 708 Fuß lang, zu welchen noch 19 Durchlässe von 2 bis 5 Fuß Weite kommen.

Anschlagsmäßig soll die Bahn mit allem Zubehör für 273000 Thlr. (gedeckt durch 2730 Aktien à 100 Thlr.) erbaut werden; die Durchschnittskosten einer Meile werden sich demnach auf 65000 Thlr. stellen. Vom Aktienkapital sind bis Ende des Jahres 1845 80 Prozent eingezahlt.

Für die Rentabilität des Unternehmens sprechen die nachstehenden Berechnungen, die aktenmäßig geschehene Zurückweisung bedeutender, von auswärts her gebotenen Summen und der Umstand, daß ohne alle öffentliche

Aufforderung der Bedarf sofort am Orte selbst von Männern, welche die Oertlichkeit ganz genau kennen, und zu einer Zeit gedeckt worden ist, in der man nicht mehr von Schwindel sprechen kann.

Nach genauen Ermittelungen hat nämlich zwischen dem Schwielochsee und der Stadt Kottbus bisher schon folgender Güterverkehr Statt gefunden:

1. An Kaufmannsgütern laut Ausweis der in Goyatz und Hoffnungsbay geführten Speditions-Register jährlich . . . . 164340 Ztr.
2. An Salz für das hiesige Königliche Salzmagazin etwa 2500 Tonnen à 4 Ztr. . . . . 10000 -
3. An gebranntem Kalk und rohem Kalkstein zusammen 25500 -
4. An Gütern und Frachtstücken, welche nicht durch die Hände der Speditionen gegangen, sondern direkt aus den Kähnen verladen sind, oder nicht an hiesige Kaufleute, sondern an andere Gewerbtreibende oder Privaten angekommen oder abgesandt wurden, namentlich die Wolle für die Tuchfabrikanten in Kottbus und Spremberg mindestens 6000 Ztr., und endlich die gesammte Masse des Getreides, zusammen wenigstens . . . . 25000 -
5. An Frachten und Gütern von und nach Peitz, welche die Bahn zu $\frac{2}{3}$ ihrer Länge, nämlich bis zum Wasserwege von Fehrow nach Peitz, benutzen würden, namentlich Eisenstein und Roheisen, Eisengußwaaren, Wolle nach Peitz und Forst, und Karpfen, welche aus den Königl. Karpfenteichen bei Peitz nach Berlin versandt werden, nach erfolgter Reduktion auf $\frac{2}{3}$ mit . . . . 13000 -

sind 237840 Ztr.

Rechnet man hierzu auf die Holztransporte aus den großen Königlichen und Privatforsten der Niederlausitz nur noch . . . . 12160 -

so erhält man jährlich schon 250000 Ztr.

Da nun auf $4\frac{1}{6}$ Meilen Entfernung an Frachtlohn durchschnittlich $3\frac{3}{4}$ sgr. für den Zentner erhoben werden können, so ergiebt sich hieraus eine Brutto-Einnahme von jährlich . . . . 31250 Thlr.

und wenn hiervon abgezogen werden:

a. die Kosten für den Pferdebetrieb, à Zentner Fracht $\frac{1}{2}$ sgr. . . . . 4166 Thlr. 20 sgr.
b. die Administrationskosten mit . 2500 - — -
c. gewöhnliche bauliche Unterhaltungskosten mit . . . . 2000 - — -
d. für den Reservefonds etwa $1\frac{1}{2}$ Proz. des Anlagekapitals . . . 4500 - — -

$13166\frac{2}{3}$ Thlr.

so bleibt doch noch ein jährlicher reiner Gewinn von $18083\frac{1}{3}$ Thlr. welchem eine Dividende von etwa $6\frac{3}{4}$ Proz. des Grundkapitals entspricht.

Nach dieser meist auf den seitherigen Verkehr gegründeten Berechnung, und da bei dem günstigen Terrain und dem Holzreichthum der Niederlausitz die veranschlagten Anlagekosten überall auskömmlich befunden worden sind, stellt die Eisenbahn eine Rentabilität in Aussicht, welche die meisten Kapitalisten schon befriedigen dürfte.

Eine Steigerung des Verkehrs und der Dividende wird aber — wie dies die Erfahrung auf allen anderen Bahnen gelehrt hat — auch hier um so sicherer eintreten, als die Bahn das Mittel darbietet, zunächst die Erzeugnisse des Spreewaldes und der Niederlausitz dem schiffbaren Theile der Spree, auf welchem sie nach der Residenz Berlin gelangen können, bequemer, billiger und schneller zuzuführen als es früher möglich war. Insbesondere würde ein später vielleicht herzustellender Personenverkehr auf die Rentabilität der Bahn sehr vortheilhaft einwirken.

Mitglieder der Direktion sind:

Rathsherr Hübler;
Kaufmann E. M. Kohn;
Oberlandesgerichts-Assessor Wilke.

Mitglieder des Verwaltungsraths:

Kaufmann F. S. Brückner (Vorsitzender);
Kaufmann J. G. Richter;
Vermessungsrevisor Gewiß.

Die technische Bauleitung hat der Königl. Bau-Inspektor Fritsch übernommen.

25. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 691.)

Der Seite 696 angeführte, von der am 30. Mai 1844 gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre gefaßte Beschluß:

> „Es soll eine neue halbe Million Aktien Litt. A. zur Tilgung der gleichnamigen, nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 26. Mai 1842 gegen Ausstellung von 2500 Stück Obligationen à 200 Thlr. kontrahirten Schuld kreirt, und dem Direktorium der Verkauf der Aktien mit Genehmigung des Verwaltungsraths überlassen werden,“

erhielt durch nachstehende Kabinetsordre vom 11. Oktober 1844 die Allerhöchste Bestätigung:

Auf Ihren Bericht vom 20. v. M. will Ich die, nach der anliegenden Ausfertigung vom 10. Juli d. J. in der General-Versammlung der Aktionäre der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft vom 30. Mai d. J. beschlossene Emission von 500000 Thlr. Aktien zur Tilgung der, nach dem Privilegium vom 13. Februar 1843 — Gesetzsammlung von 1843, Seite 96 — emittirten Obligationen hierdurch genehmigen. — Das eingereichte Protokoll vom 30. Mai d. J. erhalten Sie hierbei zurück.

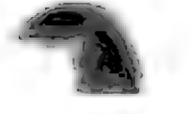
Sanssouci, den 11. Oktober 1844.

Friedrich Wilhelm.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 700.)

Wir geben in dem Nachstehenden eine allgemeine Uebersicht der Baukosten, nach den einzelnen Anschlags-Titeln geordnet, gegenüber den in dem ursprünglichen Bau-Anschlage berechneten Kosten.



Titel des Anschlages.	Benennung der Arbeiten und Leistungen.	Nach dem ursprünglichen Anschlage sollte verausgabt werden.			Außer dem Anschlage für berechnete Mehrarbeiten und Abweichungen.			Summe des Anschlages und der Kosten für Mehrarbeiten und Veränderungen.			Bis ult. Dez. 1844 sind verausgabt.			Zur Vollendung des Baues sind noch erforderlich.			Summe der Baukosten nach der Ausführung.		
		thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
I.	Vorarbeiten	16061	22	9	4000	—	—	20061	22	9	21896	1	—	—	—	—	21896	1	—
II.	Direktions- und Aufsichtskosten	49420	24	—	—	—	—	49420	24	—	115725	28	8	6898	12	—	122624	10	8
III.	Grund- und Nutzungs-Entschädigung	203380	4	10	62000	—	—	265380	4	10	264135	28	2	51000	—	—	315135	28	2
IV.	Erd-, Graben- und Ausradungsarbeiten	605109	12	2	137000	—	—	742109	12	2	770128	7	11	9000	—	—	779128	7	11
V.	Befestigung der Böschungen	33757	24	8	—	—	—	33757	24	8	35741	14	6	—	—	—	35741	14	6
VI.	Unterirdische Strecken	12400	—	—	—	—	—	12400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VII.	Bau der Brücken und Durchlässe	174631	9	4	25000	—	—	199631	9	4	191716	16	2	990	—	—	192706	16	2
VIII.	Befestigung des Planums	98257	24	—	—	—	—	98257	24	—	76428	18	5	—	—	—	76428	18	5
IX.	Herstellung des Bahngestänges	963242	6	—	—	—	—	963242	6	—	935327	16	8	44394	21	—	979722	7	8
X.	Wegeübergänge	11328	22	9	—	—	—	11328	22	9	8294	25	10	—	—	—	8294	25	10
XI.	Bewegliche Schienen, Drehscheiben rc.	7790	13	4	21000	—	—	28790	13	4	27929	29	6	5696	—	—	33625	29	6
XII.	Einfriedigung der Bahn	21853	24	6	—	—	—	21853	24	6	8298	4	4	—	—	—	8298	4	4
XIII.	Gebäude	135538	26	7	228569	—	—	364107	26	7	422991	16	1	62852	19	4	485844	5	5
XIV.	Maschinen und Wagen	159710	12	—	347709	—	—	507419	12	—	548953	24	7	61640	—	—	610593	24	7
XV.	Insgemein	69908	29	5	28119	—	—	98027	29	5	103333	20	1	3550	—	—	106883	20	1
XVI.	Rendantur-Gebühren	7556	4	8	—	—	—	7556	4	8	7378	10	—	—	—	—	7378	10	—
XVII.	Zinsen des Anlage-Kapitals	154051	9	—	—	—	—	154051	9	—	176990	2	7	—	—	—	176990	2	7
XVIII.	Bau der Futtermauer nebst Brücke vor dem Schneckenthore	—	—	—	104000	—	—	104000	—	—	88463	22	—	9500	—	—	97963	22	—
	Betheiligung bei dem Aktienverein zum Bau der Neustadt-Freienwalder Chaussee	—	—	—	10000	—	—	10000	—	—	10000	—	—	—	—	—	10000	—	—
	Summe	2,724000	—	—	967397	—	—	3,691397	—	—	3,813734	16	6	255521	22	4	4,069256	8	10

Nach Abzug der Betheiligung an dem Freienwalder Chaussee-Unternehmen schließt das für das Unternehmen verwendete summarische Baukapital auf 4,059256 Thlr. 8 sgr. 10 pf. ab.

Das ursprünglich festgesetzte Baukapital ist also um die Summe von 1,335256 Thlr. 8 sgr. 10 pf. überschritten worden; das in der General-Versammlung des Jahres 1843 bewilligte als Mehrkosten für erweiterte Leistungen berechnete Kapital von 957397 Thlr. ist mithin, bei Nichtberücksichtigung der zum Freienwalder Chausseebau veranschlagten 10000 Thlr., noch um die Summe von 377859 Thlr. 8 sgr. 10 pf. zu vermehren.

Diese nothwendig werdende Vermehrung ist dadurch begründet, daß

1. Tit. **III.** die Grund- und Nutzungs-Entschädigungskosten in dem ursprünglichen Anschlage um 112755 Thlr. 23 sgr. 4 pf. zu niedrig gegriffen worden sind;
2. Tit. **IV.** die Veränderung der ursprünglich gewählten Linie, namentlich bei dem Marienhöfer Durchstich, die Baukosten bedeutend vermehrte, während andern Theils die Verlängerung der Bahn über den Sackschen Garten hinaus und die Etablirung des Stettiner Bahnhofes in dem Bereiche der Festungswerke mit großen und schwierigen Arbeiten verbunden war, da in dem Festungsbezirke viele Arbeiten im fortifikatorischen Interesse ausgeführt werden mußten, deren Kosten im voraus nicht genau abgeschätzt werden konnten, und endlich, im Interesse der Grundbesitzer, an Seitenwegen, Triften rc. viele theure Einrichtungen zu bewirken waren, auf welche früher gar nicht gerechnet werden konnte. Diese Mehrleistungen haben die Ueberschreitung der Summe des ursprünglichen Anschlags-Betrages von 605109 Thlr. 12 sgr. 2 pf. der hierzu zu rechnenden 12400 Thlr. für den Tunnel bei Bruchhagen veranlaßt, so daß nunmehr noch ein Bedarf von 9000 Thlr. vorhanden ist, und die Ueberschreitung jener Summe 24618 Thlr. 25 sgr. 9 pf. betragen wird;
3. daß die Vervollständigung und Erweiterung der Bahngestänge in den Bahnhöfen erst nach Eröffnung der Bahn eine Nothwendigkeit wurde, durch einen größeren als erwarteten Verkehr herbeigeführt. Dieser Umstand giebt Veranlassung, daß die Positionen der Anschlags-Titel **IX.** und **XI.**, betreffend die Herstellung des Bahngestänges und der beweglichen Schienen, Drehscheiben rc., zusammen um 21315 Thlr. 17 sgr. 10 pf. übergriffen werden müssen, indem zur Befriedigung des noch bestehenden dringenden Bedürfnisses noch 44394 Thlr. 21 sgr. und 5696 Thlr. erforderlich sind, worin die bisher erübrigten 28775 Thlr. 3 sgr. 2 pf. aufgehen;
4. haben die baulichen Anlagen in den Bahnhöfen zu Zwecken des Betriebes bereits mit größeren Anlagekosten eine Erweiterung erhalten, welche, bei der ursprünglichen geringen Aussicht auf den zu erwartenden Verkehr, nicht vorbedacht werden konnte; dieselben reichen aber auch jetzt noch nicht aus und bedürfen einer Vermehrung und theilweisen Erweiterung;

5. in derselben Beziehung steht das Mehrbedürfniß Tit **XIV.** „an Maschinen, Wagen und Geräthen". Auch diesem Gegenstande ist durch Mehrbewilligung von 347709 Thlr. in der General-Versammlung des Jahres 1843 bereits Beachtung widerfahren. Die weitere Entwickelung des Verkehrs macht indeß weitere Ansprüche an die effektiven Mittel des Betriebes geltend: daher genügt es nicht, daß die bereits bewilligten Geldmittel schon um 41534 Thlr. 12 sgr. 7 pf. überschritten sind, es bedarf noch weiterer 50000 Thlr. zur Anschaffung von bereits 4 bestellten Maschinen und der Summe von 11640 Thlr. zur Anschaffung von Maschinerien und Werkzeugen für die Werkstätte, um alle vorkommenden Reparaturen sofort selbst bewirken lassen zu können, weil andernfalls das Nichtvorhandensein einer solchen Werkstätte, wegen des beschwerlichen und zeitraubenden Transports der schadhaften Objekte nach den Privatfabriken, nicht allein eine bedeutende Vermehrung des Maschinen- und Wagenbestandes nothwendig machen, sondern auch die Reparaturkosten unverhältnißmäßig vertheuern würde. In solchen Beweggründen findet die bisherige Ueberschreitung der Anschlags-Position und die Forderung von noch 61640 Thlr. ihre Rechtfertigung;
6. der Bau der Futtermauer Tit. **XVIII.** erfordert noch 9500 Thlr., während bereits eine effektive Ueberschreitung des Anschlagspostens um 14463 Thlr. 22 sgr. Statt gefunden hat. Diese Kostenvermehrung entspringt aus dem Umstande, daß bei der im Bau näher hervorgetretenen Beschaffenheit des Baugrundes Verstärkungen der Abmessungen in Anwendung gebracht werden mußten, welche auf die Kosten wesentlich Einfluß gehabt haben. Sodann hat die Direktion sich zur Anschaffung von größeren Hebekrähnen verstehen müssen, als bei der Veranschlagung vorbedacht wurde. Dagegen hat die städtische Verwaltung bereits vertragsmäßig eine Beileistung von 30000 Thlr. gewährt und es ist noch eine fernere Zahlung von etwa 15200 Thlr. zu gewärtigen, welche letztere der geforderten Bausumme noch zu gut kommen.

Die in den Titeln **V.**, **VIII.**, **X.** und **XII.** ausgeworfenen Anschlags-Beträge sind nicht verbraucht worden, vielmehr hat sich bei den in denselben aufgenommenen Leistungen eine Ersparung, zusammengenommen von 36435 Thlr. 2 sgr. 10 pf. herausgestellt.

Ebenfalls ergiebt sich aus dem für Brückenanlagen unter Tit. **VII.** veranschlagten Betrage, mit Einschluß der noch erforderlichen 990 Thlr., eine Ersparung von 6924 Thlr. 23 sgr. 2 pf.

Mit Hinzurechnung der zur gänzlichen Vollendung des Unternehmens als noch nothwendig nachgewiesenen Summe belaufen sich die Baukosten pro Meile der Bahn durchschnittlich auf 225514 Thlr. 7 sgr. 2 pf.

Die Einnahme bei dem Baufonds der Hauptbahn beträgt

	3,838158 Thlr.	— sgr.	10 pf.
die Summe der Baukosten nach der Bauausführung ist dagegen nach der jetzigen Veranschlagung	4,069256 "	8 "	10 "
es sind also noch	231098 Thlr.	8 sgr.	— pf.

erforderlich, um das ganze Werk seiner unbedingten Vollendung entgegenzuführen. Zur Bestreitung dieser Ausgaben bedarf es aber nicht der Vermehrung des Aktienkapitals, vielmehr hofft die Direktion, dieselben durch den Gewinn bei dem Verkaufe der nach dem Beschlusse der am 30. Mai 1844 gehaltenen General-Versammlung in Stamm-Aktien umzuschreibenden Staatsanleihe der 500000 Thlr. und durch den Erlös aus dem Verkaufe der in Stettin auf der Oberwieck belegenen, zum Betriebe nicht erforderlichen Grundstücke zu decken, deren Einverleibung unter bedeutender Erhöhung ihres jetzigen Werthes in das den Rayon-Vorschriften nicht unterliegende städtische Gebiet bei der jetzt im Werke begriffenen Erweiterung Stettins mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten steht.

Die Verhandlungen mit den Staatsbehörden wegen Umschreibung des Darlehens der 500000 Thlr. haben, wie wir im geschichtlichen Theile erwähnt, als Resultat geliefert, daß die Autorisation zur Realisirung des Geschäfts erfolgt ist. Bis dahin hat sich die Direktion die nöthigen Geldmittel durch eine Anleihe aus dem Reservefonds verschafft.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Mitglieder des Direktoriums sind:
- Kaufmann E. Ch. Witte, Vorsitzender;
- Pr.-Lieut. a. D. Kutscher;
- Konsul Schlutow;
- Kaufmann Fretzdorff;
- Medizinal-Rath Dr. Rhades.

Mitglieder des Verwaltungsrathes:
- Konsul Schillow, Vorsitzender;
- Konsul Gottdammer;
- Landrath von Köller auf Cantreck;
- General-Konsul Lemonius;
- Stadtrath Wegner;
- Banco-Direktor Jobst;
- Kaufmann J. Meister;
- Medizinal-Assessor Dr. Behm;
- Banquier Ebart;
- Kaufmann Amberg;
- Baurath Cantian zu Berlin.

Die Seite 709 und 710 angegebenen 14 Lokomotive sind während des Jahres 1844 durch 2 aus der Fabrik von Borsig gelieferte vermehrt, nämlich

15) Prometheus	13 Zoll Cylinder,	22 Zoll Hub,	6rädrig.
16) Atlas	desgl.	desgl.	desgl.

Zur Sicherstellung des Bedürfnisses an Bewegungsmitteln sind außerdem noch 6 Maschinen in Bestellung gegeben, nach deren Empfang die Gesellschaft überhaupt in den Besitz von 24 Lokomotiven kommt.

Die Maschine, welche bei der **Société du Renard** in Brüssel bestellt war, ist im Jahre 1844 eingegangen; dieselbe entsprach jedoch so wenig den Erwartungen, daß deren Annahme verweigert wurde.

An Wagen sind zu den S. 710 angeführten 198 getreten:

1 6rädriger Personenwagen auf Bogenfedern,
2 8rädrige Güterwagen,
3 8rädrige Holzwagen.
6 Wagen.

Im Ganzen hatte die Gesellschaft mithin am Anfange des Jahres 1845 einen Bestand von 204 verschiedenen Wagen, incl. 2 Schneepflügen, wovon 64 zum Personentransport eingerichtet waren. Außerdem sind noch

2 6rädrige Personenwagen 2. Klasse auf Bogenfedern,
2 6rädrige " 3. " " Druckfedern

bei Zoller u. Pflug in Berlin bereits in Bestellung gegeben.

Der erweiterte Verkehr auf der Bahn machte manche Mängel, welche theils bereits vor Eröffnung des Betriebes erkannt, bisher indeß immer in den Hintergrund gedrängt wurden, so fühlbar, daß deren Beseitigung nothwendig eintreten mußte.

Auf allen Zwischen-Bahnhöfen der Bahn befindet sich zur Zeit nur ein Wasserstationsgebäude, und zwar immer an dem einen Ende derselben. Für die eine Richtung der durchgehenden Bahnzüge haben diese Häuschen einen passenden Stand, indem hier die Tender beim Halten der Züge ohne Weiteres in der kürzesten Zeit gefüllt werden können; beim Halten der Züge in entgegengesetzter Richtung muß aber die Maschine abgehängt werden, mit dem Tender erst vorwärts, dann rückwärts gehen, um nach dem Wasserkrahne zu gelangen und demnächst wieder denselben Weg nach ihrem Orte vor dem Zuge zu machen. Es wird hierbei nicht nur Zeit verloren, sondern es werden die theuern Reifen der Maschinen und Tender bei dem Laufe durch die Kurven der Weichen auch unnöthig abgenutzt, und sodann entstehen noch öfter sehr störende Unbequemlichkeiten und Kollisionen mit den kreuzenden Zügen.

Zur Begegnung dieser wirklich lästigen und schädlichen Mängel sah die Direktion sich daher veranlaßt, in den Bahnhöfen Bernau, Neustadt, Passow und Tantow die Ausführung einer zweiten Wasserstation auszuführen.

Einen ferneren Mangel erlitt die Bahn in dem Hauptkreuzungsorte, dem Angermünder Bahnhofe, dadurch, daß dort keine große Drehscheibe zur

Aufnahme der Lokomotive nebst Tender vorhanden war. Die Maschinen der Güterzüge mußten dort wechseln, und ereignete es sich daher öfter, daß bei starken Güterzügen 4 Maschinen dort umkehren mußten. Hierdurch war nicht selten ein Aufenthalt herbeigeführt, der fast eine Stunde Zeit fortnahm. Dazu kam noch, daß im Winter das Lösen und Verschrauben der Wasserröhren, zum Tender führend, höchst beschwerlich war und Veranlassung gab, daß nicht selten Beschädigungen derselben herbeigeführt wurden. Die Ausführung einer großen Drehscheibe war daher dringend nöthig und wurde deshalb im Laufe des Jahres 1845 bewirkt.

Die Herstellung von Remisen zum Unterbringen der Güterwagen war bisher aufgeschoben worden. Der stete freie Stand der Wagen, jedem Einfluß der Witterung ausgesetzt, äußert indeß eine verderbliche Wirkung auf dieselben und liegt es daher im Interesse der Oekonomie, Anstalten zu treffen, welche diese theuern Transportmittel zu konserviren vermögen. In diesem Sinne ist bereits ein Schauer zur Unterbringung von etwa 25 Güterwagen auf dem Stettiner Bahnhofe errichtet und die Veranschlagung eben solcher Baulichkeiten für die Bahnhöfe Berlin, Neustadt, Angermünde und Passow nach den dortigen Bedürfnissen veranlaßt worden.

Ferner ist man genöthigt gewesen, zum Auf- und Abladen schwerer Gegenstände, welche so häufig über die Bahn gehen, in dem Berliner, Neustädter und Stettiner Bahnhofe Hebekrähne errichten zu lassen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 711.)

Die Gesammt-Einnahmen betrugen im Jahre 1844: 541576 Thlr. 2 sgr. 10 pf., und zwar kamen auf:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
A. Bestand vom Jahre 1843	103697	20	3
B. Erstattungen aus früheren Rechnungen .	4	17	6
C. Einnahme pro 1844:			
1. Aus dem Personen- und Güterverkehr .	406856	13	4
2. An Pachten und Miethen	2017	5	1
3. An Zinsen	2177	15	—
4. Insgemein	24897	21	8
5. Baar eingezahlte Kautionen	1925	—	—
Zusammen	413950	9	8

Die aus dem Personen- und Güterverkehr entsprungenen Einnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	23653	5	8
Februar	21611	11	2
März	25190	16	7
April	32175	5	6
Mai	35747	28	3
Juni	40120	23	6

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Juli	42485	14	—
August	40680	29	9
September . . .	43436	12	6
Oktober	44908	22	6
November . . .	26068	6	11
Dezember . . .	28176	12	9
Hierzu für mit der Post befördertes nicht postzwangspflichtiges Gut	883	14	3
Summe	406856	13	4

Im Jahre 1845 wurden eingenommen:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	25106	18	3
Februar	23223	27	2
März	29530	18	—
April	34116	29	3
Mai	38258	19	9
Juni	43650	15	6
Juli	46710	9	—
August	45114	20	11
September . . .	41873	2	10
Oktober	37989	23	6
November . . .	30981	24	6
Dezember . . .	33648	8	10
Summe	430204	6	11

Die Betriebs-Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

Soll nach dem Etat. thlr.	sgr.	pf.	Titel.	Name der Ausgabe.	Wirkliche Ausgabe. thlr.	sgr.	pf.
103697	20	3		A. Aus dem Bestande vom Jahre 1843	103697	20	3
—	—	—		B. Erstattungen aus früheren Rechnungen	—	—	—
				C. pro 1844:			
63810	20	—	I.	Besoldungen und Mieths-Entschädigungen	62647	25	3
4699	25	—	II.	Bekleidungs-Vergütungen . . .	2731	25	7
1500	—	—	III.	Reisekosten und Diäten	691	28	6
1500	—	—	IV.	Gratifikationen	1485	—	—
16286	16	—	V.	Tagelohn	14983	12	—
3400	—	—	VI.	Insertionskosten und Druckerlohn .	2918	13	9
200	—	—	VII.	Porto, Stempel und Gerichtskosten	283	17	2
1200	—	—	VIII.	Schreibmaterialien und Bureau-Bedürfnisse	1552	10	1
5183	20	—	IX.	Feuerungs- und Erleuchtungs-Material	7005	13	—

Bemerkungen.

ad A. Diese Ausgabe besteht in

	Thlr.	sgr.	pf.
a. der Ueberweisung des Bestandes aus dem Jahre 1843 an den Baufonds der Hauptbahn	37345	—	3
b. der Zahlung der Zinsen für die Staats-Anleihe von 500000 Thlr. pro 1. Juli bis ult. Dezember 1843	10000	—	—
c. der Zahlung an den Zinsen- und Dividendenfonds zur Einlösung der noch im Umlauf stehenden Koupons der Interims-Aktien	272	20	—
d. der Zahlung zur Einlösung der Zinsen- und Dividendenscheine pro 1. Juli bis 31. Dezember 1843	54480	—	—
e. Rückzahlung der in der Rechnung pro 1843 vereinnahmten Kautionen, welche einem besonderen Fonds überwiesen sind	1600	—	—
Zusammen	103697	20	3

Die Ausgaben unter Tit. X., XI., XII., XIII., XV. und XVI. sind für Rechnung des Reserve-Baufonds geleistet. Die Ersparnisse bei diesen Ausgaben verbleiben dem Reservefonds, welcher dagegen auch die Ueberschreitungen deckt, weil angenommen ist, daß die größere Ausgabe eines Jahres den folgenden Jahren zu gute kommt, und dagegen Ersparnisse eines Jahres in den folgenden Jahren einen größern Aufwand bedingen.

6104	24	5	X.	Instandhaltung des Unterbaues, incl. Materialien	6104	24	5
43021	5	8	XI.	Instandhaltung des Oberbaues, incl. Materialien	43021	5	8
1415	5	2	XII.	Instandhaltung der Neben-Anlagen	1415	5	2
1977	3	1	XIII.	" " Gebäude . .	1977	3	1
3300	—	—	XIV.	Anschaffung und Unterhaltung der Geräthe	5207	10	9
14160	—	-	XV.	Instandhaltung der vorhandenen Transportmittel	14160	—	—
19500	—	—	XVI.	Anschaffung neuer Transportmittel	19500	—	-
43176	—	—	XVII.	Kosten der Transportkräfte . . .	57403	17	2
915	18	8	XVIII.	Oeffentliche und Grund-Abgaben .	941	19	11
1500	—	—	XIX.	Versicherungs-Prämien	1286	11	11
145076	17	6	XX.	Dividenden und Zinsen	145105	13	7
—	—	—	XXI.	Rückzahlungen auf Anleihen und Amortisationen	—	—	—
3300	—	—	XXII.	Insgemein	2805	6	7
130	—	—	XXIII.	Rückzahlungen auf Kautionen und Vorschüsse	2055	—	—
485054	25	9		Summe der Ausgaben	498980	13	10
				Die Einnahme betrug	541576	2	10
				Bleibt Bestand	42595	19	—
				Hiervon wurden an das vorhandene Aktienkapital, welches sich für die Hauptbahn auf 3,124000 thlr. " " Zweigbahn " 1,100000 " in Summa auf 4,224000 thlr. beläuft, ... als Dividende mit 1 Proz. vertheilt.	42240	—	—
				Es verblieben demnach noch	355	19	—

Wirklich verausgabt sind	9461	Thlr.	29	sgr.	9	pf.	
" " "	20409	"	26	"	9	"	
" " "	1308	"	5	"	5	"	
" " "	4972	"	24	"	11	"	
" " "	5207	"	10	"	9	"	
" " "	14519	"	7	"	3	"	
" " "	2703	"	—	"	—	"	
Zusammen	53375	Thlr.	4	sgr.	1	pf.	
etatsmäßig sind	86178	"	8	"	4	"	zu verausgaben,
mithin kommen	32803	Thlr.	4	sgr.	3	pf.	dem Reservefonds zu gut.

ad Tit. XX. Um durch die rückständigen Zahlungen auf noch nicht zur Einlösung präsentirte Dividendenscheine nicht unrichtige Resultate in den Rechnungen vorzutragen, ist für die Einlösung der Zinsen- und Dividendenscheine ein besonderer Fonds eingerichtet worden.

Die baar eingezahlten Kautionen sind ebenfalls einem besonderen Fonds überwiesen.

Da die eigentlichen Betriebs-Einnahmen 413950 Thlr. 9 sgr. 8 pf., die wirklichen Betriebskosten aber 193320 Thlr. 20 sgr. 4 pf. betrugen, so machten letztere 46⅗ Prozent der Einnahme aus.

Betrachten wir nun die wirklichen Ausgaben in Bezug auf den Etat genauer, so finden wir, daß die Ausgaben Tit. **I.**, **II.**, **III.**, **IV.**, **V.**, **VI.**, eine nicht unbedeutende Ersparung nachweisen.

Die Ueberschreitung des Etats um 83 Thlr. 17 sgr. 2 pf. bei dem Tit. **VII.** für Porto, Stempel und Gerichtskosten war nicht zu vermeiden.

Bei der Ueberschreitung des Etats zu Tit. **VIII.** für Schreibmaterialien und Bureau-Bedürfnisse um 352 Thlr. 10 sgr. 2 pf. kommt in Betracht, daß am Jahresschlusse 1844 Formulare und Schreibmaterialien zum Werthe von . . . . 195 Thlr. 12 sgr. 10 pf.
im Bestande waren; außerdem sind bei diesem
Titel . . . . 176 „ 12 „ — „
für nothwendige Neuanschaffungen im Bureau der Direktion und in der Güter-Expedition zu Berlin verausgabt . . . . 371 Thlr. 24 sgr. 10 pf.

Eine nicht unbedeutende Ersparung hofft man bei diesem Titel künftig dadurch herbeizuführen, daß seit dem 1. Januar 1845 alle Beamten, mit Ausnahme derjenigen, welche im Bureau der Direktion, in dem des Ober-Ingenieurs und Betriebs-Direktors beschäftigt sind, zur Bestreitung der Kosten für Schreibmaterialien ein Aversum in Gelde erhalten.

Die Mehrausgabe von 1821 Thlr. 3 sgr. gegen den Etat bei Tit. **IX.** für Feuerungs- und Erleuchtungsmaterial erledigt sich dadurch, daß die am Jahresschlusse vorhandenen Bestände bei diesem Titel einen Werth von 1838 Thlr. 27 sgr. 9 pf. hatten, so daß hier effektiv noch 17 Thlr. 4 sgr. 9 pf. erspart sind.

Wenn bei dem Tit. **XIV.** für Anschaffung und Unterhaltung der Geräthe 1907 Thlr. 10 sgr. 9 pf. mehr verausgabt sind als der Etat aussetzt, so ist dies eine nothwendige Folge davon gewesen, daß bei Eröffnung der Bahn dieselbe für den Betrieb keineswegs so auskömmlich ausgerüstet war, wie es bei der bedeutenden Frequenz als durchaus erforderlich sich herausgestellt hat. Es haben demnach, um dem diesfälligen Bedürfnisse zu genügen, nachträglich bedeutende Anschaffungen bewirkt werden müssen.

Die Ueberschreitung des Etats um 14227 Thlr. 17 sgr. 2 pf. bei dem Tit. **XVII.** „Kosten der Transportkräfte" ist nur eine scheinbare, denn die am Jahresschlusse vorhandenen Bestände an Feuerungs-, Schmier- und Putz-Material hatten einen Werth von 15765 Thlr. 19 sgr. 6 pf., so daß wirklich nur 41637 Thlr. 27 sgr. 8 pf., mithin 1538 Thlr. 2 sgr. 4 pf. weniger verausgabt sind als der Etat besagt.

Ueber die Kosten der Lokomotivführer rc. führen wir Folgendes an:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Gehalt des Maschinenmeisters	600	—	—
„ von 12 Lokomotivführern	3971	25	—
„ „ 12 Feuerleuten	1782	15	—

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Außerdem für Hülfsfeuerleute	180	—	—
Meilengelder der Lokomotivführer und Feuerleute, von denen auf erstere ⅔, auf letztere ⅓ fallen	1152	17	3
Nachtgelder	113	15	—
Vorübergehende Mieths-Entschädigungen	18	—	—
Gratifikationen an 12 Lokomotivführer	204	—	—
" " 11 Feuerleute	116	—	—
Coaksprämie für Lokomotivführer und Feuerleute . .	131	13	—
Uniformirung derselben	233	25	—

An Wasserpumper und Putzer sind gehalten worden:

		Wasserpumper:	Putzer:
in	Berlin	2 Mann, à 12½ sgr.	4 Mann, à 15 sgr. täglich,
"	Neustadt	2 " à 10 "	1 " à 10—12½ sgr.
"	Angermünde	2 " à 10 "	1 " à 12½ sgr.
"	Passow	1 " à 10 "	
"	Tantow	2 " à 10 "	
"	Stettin	2 " à 10 "	5 " à 15 sgr.

Für Schmiermaterial wurden ausgegeben:

An Baumöl	1898 Thlr.	24 sgr.	3 pf.
" Talg	192 "	24 "	6 "
" Wagenschmiere	951 "	28 "	2 "
" Knochenöl	351 "	26 "	3 "
" Palmöl	44 "	19 "	— "

Der Verbrauch an Feuerungs-Material für die Maschinen hat sich gegen früher noch um etwas vermindert. Während nach Ausweis des Jahresberichts pro 1843 etwa 3 Scheffel Coaks pro Meile verbraucht wurden, sind im Jahre 1844 durchschnittlich 2,9 Scheffel Coaks auf die Meile verwendet worden, wie sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung ergiebt.

Es wurden auf der Bahn 47020 Meilen zurückgelegt, und zwar:

Von der Lokomotive	Meilen.	Verbrauch an Coaks. Körbe.	Tägliche Meilenzahl.	Verbrauch an Coaks pro Meile. Körbe.
Greif	3572	5066	11,7	1,4
Blücher	4489	6418	12,2	1,4
Borussia	4241	5475	11,6	1,3
Pomerania	4264	5869	11,7	1,4
Adler	1817	3075	6	1,7
Berlin	1949	3361	6	1,7
Bär	1932½	3478	6	1,8
Herkules	3806	5188	10,4	1,4
Merkur	4481	6738	12	1,5
Vulkan	4705	6501	13	1,4
Angermünde	5085	7292	14	1,4
Boreas	3041	4435	8	1,4
	43383½	62896		
		Klafter Holz		Klafter Holz
Oder (Holz-Maschine)	2023½	318	6	0,16
Stettin desgleichen .	1613	209¼	5	0,13
	3633½	527½		
	47020			

Hiernach sind pro Meile 1,45 Körbe, der Korb = 2 Scheffel, 2,9 Scheffel Coaks, und an Holz pro Meile 0,14 Klafter verbraucht worden.

Zum Anheizen der Maschinen waren erforderlich 284,7 Klafter, also für die Maschine pro Meile 0,06 Klafter.

Die Kosten der Coaksbereitung stellen sich etwa auf 7 sgr. pro Scheffel heraus. Die Klafter kiefern Klobenholz ist durchschnittlich mit 4 Thlr. 15 sgr. bezahlt worden, so daß an Feuerungs-Material für die Meile durchschnittlich etwa 20 sgr. verausgabt sind.

Der Reservefonds hatte am Schlusse des Jahres 1844 einen Bestand von 59194 Thlr. 15 sgr. 7 pf.

Bei dem Zinsen- und Dividendenfonds waren pro 1844:

	209650	Thlr.	20 sgr.	vereinnahmt,
	191716	=	— =	verausgabt.
Es verblieben demnach noch . .	17934	Thlr.	20 sgr.	

i. Fahrordnung, Tarif.

Statt des Seite 721 angeführten Extra-Güterzuges zwischen Berlin und Neustadt geht ein solcher zwischen Berlin und Angermünde.

Die seit dem 1. August 1844 für Personen eingeführte Fahrtaxe ist, in Silbergroschen, wie folgt:

Von	Nach Berlin.			Nach Bernau.			Nach Biesenthal.			Nach Neustadt.			Nach Angermünde.			Nach Passow.			Nach Tantow.			Nach Stettin.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
Berlin . .	—	—	—	17½	13¾	8¾	26½	20¾	13¼	35	27½	17½	52½	41¼	26¼	70	55	35	87½	68¾	43¾	105	82½	52½
Bernau . .	17½	13¾	8¾	—	—	—	9	7	4½	17½	13¾	8¾	35	27½	17½	52½	41¼	26¼	70	55	35	87½	68¾	43¾
Biesenthal .	26½	20¾	13¼	9	7	4½	—	—	—	9	7	4½	26½	20¾	13¼	44	34½	22	61½	48¼	30¾	79	62	39½
Neustadt .	35	27½	17½	17½	13¾	8¾	9	7	4½	—	—	—	17½	13¾	8¾	35	27½	17½	52½	41¼	26¼	70	55	35
Angermünde	52½	41¼	26¼	35	27½	17½	26½	20¾	13¼	17½	13¾	8¾	—	—	—	17½	13¾	8¾	35	27½	17½	52½	41¼	26¼
Passow . .	70	55	35	52½	41¼	26¼	44	34½	22	35	27½	17½	17½	13¾	8¾	—	—	—	17½	13¾	8¾	35	27½	17½
Tantow . .	87½	68¾	43¾	70	55	35	61½	48¼	30¾	52½	41¼	26¼	35	27½	17½	17½	13¾	8¾	—	—	—	17½	13¾	8¾
Stettin . .	105	82½	52½	87½	68¾	43¾	79	62	39½	70	55	35	52½	41¼	26¼	35	27½	17½	17½	13¾	8¾	—	—	—

k. Verzinsung, Dividende.

Außer den statutenmäßigen 4 Prozent Zinsen ist pro 1844 noch auf das ganze Anlagekapital von 4,224000 Thlr. (excl. der erst im J. 1845 eingelösten Obligationen, im Betrage von 500000 Thlr.) 1 Proz. Dividende gezahlt worden.

Der niedrigste Kours der Aktien war 93, der höchste 139, der jetzige (17. Januar 1846) 117½.

l. Personen-Frequenz.

(Seite 735.)

Im Jahre 1844 wurden auf der Bahn im Ganzen 272584 Personen befördert und dafür 275745 Thlr. 15 sgr. 5 pf. eingenommen. Dieser Verkehr und die Einnahme dafür vertheilte sich wie folgt:

Im Monat	Wagenklasse 1.	Wagenklasse 2.	Wagenklasse 3.	Summe.	Dafür sind eingenommen. Thlr.	sgr.	pf.
Januar . .	414	3657	11548	15619	13299	25	6
Februar . .	226	3412	10059	13697	12089	26	—
März . .	262	4259	11810	16631	14735	21	—
April . . .	305	6019	17429	23753	21290	14	—
Mai . . .	528	7981	21624	30133	26414	15	—
Juni . . .	516	8331	19303	28150	28141	5	—
Juli . . .	547	9641	22709	32897	32285	3	6
August . .	411	8040	18900	27351	31543	15	9
September .	637	7887	19782	28306	33273	18	—
Oktober . .	551	7188	18627	26366	30798	25	6
November .	238	3279	11087	14604	14633	23	11
Dezember .	271	3609	11497	15377	15531	12	3
Zusammen	4906	73303	194375	272584	274037	25	5
Für Extrazüge sind eingekommen					1707	20	—
Die ganze Einnahme aus dem Personenverkehre beträgt					275745	15	5

Hiernach haben im Durchschnitt täglich 744,76 Personen die Bahn befahren.

Von der Einnahme von 274037 Thlr. 25 sgr. 5 pf. kommen auf die Person 1 Thlr. — sgr. 1,92 pf.

Eine Vergleichung dieser Resultate mit denen des Verwaltungsjahres 1843 läßt sich zwar nicht anstellen, weil die Bahnstrecke Berlin-Stettin für den Personenverkehr erst am 16. August 1843 eröffnet wurde. Zieht man jedoch in Betracht, daß für den Zeitraum vom 16. August 1843 bis 30. April 1844 eine tägliche Frequenz von $670\frac{83}{259}$ Personen, und für die Person eine Einnahme von 27 sgr. 6,8 pf. Statt fand, so dürfte sich schon daraus ergeben, daß der Personenverkehr an Zahl und Einträglichkeit erheblich zugenommen hat.

Auch das Verhältniß, in welchem die verschiedenen Wagenklassen von den Reisenden benutzt worden sind, hat sich im Jahre 1844 günstig herausgestellt. Während im Jahre 1843 das Verhältniß

der 1sten zur 2ten Wagenklasse = 1 : 15,4
= 1sten = 3ten = = 1 : 43,3
= 2ten = 3ten = = 1 : 2,8

sich gestaltete, ist im Jahre 1844

die 1ste	zur	2ten	Wagenklasse	= 1	:	14,94
„ 1ste	„	3ten	„	= 1	:	39,62
„ 2te	„	3ten	„	= 1	:	2,65

benutzt worden.

Die mehrfach ausgesprochene Besorgniß, es werde die seit dem 1. August 1844 getroffene Erhöhung der Fahrpreise für die 2te und 3te Klasse nachtheilig, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Reisenden, als auch auf die von denselben zu benutzende Wagenklasse wirken, dürfte hiernach nicht als gerechtfertigt erscheinen.

Sämmtliche gefahrenen Personen, auf die Länge einer Meile reduzirt, ergeben 2,552037 Personen, auf die ganze Länge der Bahn 15143,5 Personen.

Jede Person ist durchschnittlich 9,36 Meilen gefahren u. brachte 3 sgr. 3,7 pf. ein.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn befördert und dafür eingenommen:

			Einnahme.						
Januar	13933	Personen	13795	Thlr.	—	sgr.	3	pf.
Februar	11645	„	12267	„	29	„	—	„
März	15160	„	15637	„	9	„	6	„
April	17469	„	18378	„	4	„	9	„
Mai	25357	„	25601	„	7	„	9	„
Juni	26277	„	28943	„	7	„	9	„
Juli	32805	„	35622	„	21	„	—	„
August	32279	„	34436	„	24	„	11	„
September	28925	„	29339	„	18	„	4	„
Oktober	22863	„	24068	„	21	„	9	„
November	18030	„	17936	„	26	„	9	„
Dezember	17798	„	18038	„	25	„	4	„
Zusammen	262541	„	273920	„	16	„	3	„

m. Güter-Frequenz.

An Gütern, einschließlich Passagiergut, Equipagen und Vieh, sind über die Bahn transportirt und dafür eingenommen worden, 1844:

			Zentner.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Im	Monat	Januar	67971	31	10353	10	2
„	„	Februar	55494	17	9521	15	2
„	„	März	58172	64	10454	25	7
„	„	April	58762	45	10884	21	6
„	„	Mai	52583	20	9333	13	3
„	„	Juni	58219	42	11979	18	6
„	„	Juli	72960	99	10200	10	6
„	„	August	57475	65	9137	14	—
„	„	September	54035	65	10162	24	6
„	„	Oktober	75985	27	14109	27	—
„	„	November	75421	76	11434	13	—
„	„	Dezember	76753	42	12645	—	6
		Zusammen	758808	43	130227	13	8

Monat.	Es ist befördert: Passagier-Gepäck. Ctr.	Pfd.	Reisewagen. 1. Klasse. Zahl.	also auf Station.	2. Klasse. Zahl.	also auf Station.	Güter. Eilgut. Ctr.	Pfd.	gewöhnliches Frachtgut. Ctr.	Pfd.	Vieh aller Art, und zwar: Pferde.	Mastochsen.	Magere Ochsen, Kühe, Rinder.	Kälber. 68	Schweine. fette 210	Schweine. Fasel. 184	Schafe.	Ziegen.	Hunde.	Kleines Vieh ꝛc.	Einnahme. Thlr.	sgr.	pf.
Januar	2070	95	8	11	6	17	449	38	60451	8	8	—	23	83	306	567	331	—	113	—	10353	10	2
Februar	1823	78	2	8	9	39½	430	75	53239	85	2	1	21	40	286	160	114	3	113	—	9521	15	2
März	2360	32	11	54	10	47	342	72	55469	70	8	6	25	68	210	184	725	2	130	30 Puten.	10454	25	7
April	3438	41	15	77	11	57	786	92	54537	22	10	4	35	56	19	183	169	2	160	2 Lämmer.	10884	21	6
Mai	3406	10	19	100	24	118	639	83	48537	37	17	13	34	94	29	252	386	3	172	64 Pfund.	9333	13	3
Juni	4111	79	37	215	41	217	445	63	53662	10	34	22	79	127	87	240	134	1	143	254 "	11979	17	6
Juli	5051	72	32	170	16	80	422	19	67487	8	29	3	15	33	53	76	137	—	184	41 "	10200	10	6
August	4647	5	26	133	33	175	393	58	52435	2	9	9	44	26	16	23	105	3	169	32 Ctr. 30 Pfd.	9137	14	—
September	4612	23	39	215	28	141	521	63	48827	7	10	2	90	48	32	219	6	1	178	155 " — "	10162	24	6
Oktober	4454	41	24	124	18	88	1523	12	69980	84	10	1	61	45	83	89	5	1	162	77 " 74 " 2 Esel.	14109	27	—
November	2083	48	4	24	7	36	478	30	72859	108	9	1	25	25	51	136	34	—	94	128 Pfund.	11434	13	—
Dezember	2268	57	11	54	9	39	605	108	73806	97	17	4	17	12	102	709	190	1	72	72 "	12645	—	6
Zusammen	40327	101	228	1185	212	1054½	7039	53	711293	98	163	66	469	657	1292	2840	2336	17	1690		130227	13	8
Für mit der Post befördertes, nicht postzwangspflichtiges Gut																					883	14	3

Die Total-Einnahme aus dem Güter-Transporte beträgt also . . . . 131110 Thlr. 27 sgr. 11 pf.

Im Durchschnitt sind also hiernach täglich 2073 Zentner 27,17 Pfund Güter auf der Bahn befördert.

Von der Einnahme der 130227 Thlr. treffen auf den Zentner 5 sgr. 1¼ pf., = einer täglichen Einnahme von 355 Thlr. 24 sgr. 4,38 pf.

Im Jahre 1843 wurde die Bahnstrecke Berlin-Stettin für den Güterverkehr erst am 16. September eröffnet und konnte daher im vorjährigen Jahresberichte bei Ermittelung der Resultate nur der Zeitraum vom 16. September 1843 bis 30. April 1844 zum Grunde gelegt werden.

Es waren in diesem Zeitraume

419078 Zentner 16 Pfund transportirt und dafür
79539 Thlr. 1 sgr. 4 pf.

eingenommen worden, woraus sich ein täglicher Transport von 1838 Zentner 6,82 Pfund, eine Einnahme von 5 sgr. 8,33 pf. pro Zentner, mithin eine tägliche Einnahme von

348 Thlr. 25 sgr. 7,96 pf. ergab.

Wenn sich dagegen während des Jahres 1845 der Güter-Transport täglich um p. p. 230 Zentner, und die tägliche Einnahme dafür — übrigens bei einem Ausfalle von 7 pf. pro Zentner gegen früher — um p. p. 7 Thlr. vermehrt hat, so kann man mit Rücksicht darauf, daß einerseits der Zeitraum vom 16. September 1843 bis 30. April 1844 gerade die für den Güter-Transport ungünstigsten Monate Juni, Juli, August und den halben Monat September, nicht umfaßt, andererseits zur Belebung des Güterverkehrs seit dem 1. Juni 1844 eine bedeutende Ermäßigung der Frachtpreise eingetreten ist, auch mit dem Frachtverkehr zufrieden sein.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn transportirt:

	Ztr.	Pfd.	Einnahme.					
Im Januar	77087	19	11311	Thlr.	18	sgr.	—	pf.
" Februar	65059	39	10610	"	10	"	—	"
" März	80761	86	13893	"	8	"	6	"
" April	83705	31	15738	"	24	"	6	"
" Mai	73900	—	12657	"	12	"	—	"
" Juni	62855	93	13900	"	—	"	—	"
" Juli	77390	80	10958	"	6	"	—	"
" August	61182	24	10657	"	26	"	—	"
" September	58062	67	11609	"	14	"	6	"
" Oktober	73741	—	13921	"	1	"	9	"
" November	76521	66	13044	"	27	"	9	"
" Dezember	88856	76	15609	"	13	"	6	"
Zusammen	879124	31	153912	Thlr.	12	sgr.	6	pf.

26. Stettin-Stargarder Eisenbahn.

a. Geschichte derselben.

(Seite 739.)

Im Verlaufe des Jahres 1844 wurde, nachdem der Bauplan in der Hauptsache überall genehmigt worden, der Bau mit der größten Thätigkeit betrieben. Leider wurden aber die Arbeiten an einzelnen Punkten durch die zurückgebliebene Expropriation aufgehalten. Dieser Umstand gab zunächst Veranlassung, daß die Erdarbeiten auf dem Stargarder und dem Dammschen Felde, so wie die Rammarbeiten zur Oderbrücke in einem Grundstücke der Oberwiek zu Stettin, nicht so zeitig in Angriff genommen werden konnten als es der rasche Baubetrieb wünschen ließ. Die Bauarbeiten waren indessen Anfangs Mai 1845 bis auf folgende Punkte vorgeschritten.

Die Gebäude auf dem Bahnhofe zu Stargard waren der Vollendung nahe. Das Planum, einschließlich aller Brücken zwischen Damm und Stargard, war als fertig anzusehen, indem nur noch verschiedene Regulirungs-Arbeiten zu bewirken waren. Die Befestigung der Böschungen war zum großen Theile erfolgt, das Befestigungsmaterial für den Oberbau angeschafft und auf den Baustellen vorhanden. Das Bahngestänge zwischen Damm und dem Stargarder Bahnhofe in einer Länge von 2½ Meilen gelegt und die Baulichkeiten auf dem Stationsplatze Karolinenhorst schon seit längerer Zeit vollständig fertig, die auf dem Bahnhofe zu Damm in Arbeit und so weit ausgeführt, daß deren Vollendung bis Ende Sommer 1845 erfolgte.

Zwischen Damm und Stettin war die Dammschüttung vom Dammschen Felde bis Finkenwalde vorbei bewirkt, die Fluth- und Strombrücken im Gebiete der drei Zollstrom-Arme waren vollendet und die Fluth- und Strombrücke der kleinen Reglitz in den Rammarbeiten hergestellt. Die Dammschüttung zwischen dem Zollstrome und der kleinen Reglitz wurde mit angestrengtester Thätigkeit während Tag und Nacht ohne Unterbrechung fortgesetzt.

Die Fluthbrücke am rechten Ufer der Parnitz war gänzlich vollendet, die Parnitz- und Oderbrücke in der Ausführung so weit vorgeschritten, als die vorgelegenen Umstände nur irgend gestattet hatten. Der Erd-Transport aus dem Sack'schen Garten in das Oderbruch, zur Bilduug des Dammes zwischen der Parnitz- und Reglitz-Fluthbrücke, war bereits im besten Gange, als der Abgang des Eises auf der Oder im Frühjahre 1845 ein Ereigniß herbeiführte, auf welches nicht gerechnet war und, im Rückblick auf frühere, ähnliche Verhältnisse, füglich auch nicht gerechnet werden konnte. Das aufbrechende Eis riß nämlich eine große Masse von Holzflößen, welche oberhalb der Interimsbrücke an den Ufern der Oder befestigt waren, mit sich fort und trieb diese regellos aufgehäufte Masse gegen die Interimsbrücke, woselbst nun eine Stopfung durch die über einander geschobenen Hölzer entstand. Das Stromprofil ward hierdurch in der ganzen Strombreite auf eine Tiefe von 8 bis 10 Fuß völlig verschlossen, es bildete sich oberhalb ein sehr beträcht-

licher Aufstau und der Wasserabfluß konnte nur unter der Holzstopfung Statt finden. Natürlich mußte bei solchem Verhältniß das mit reißender Geschwindigkeit fortströmende Wasser das Flußbett angreifen und eine Vertiefung desselben herbeiführen. In Folge dessen wurde denn auch die Grundlinie des Strom-Quer-Profils im Bereiche der Brücke durchschnittlich 20 und mehrere Fuß tiefer gelegt. Die Joche der Interimsbrücke wurden zum Theil völlig ausgewaschen und es trat an den betreffenden Stellen ein Zusammensinken der Brücke von selbst ein.

Die im Sommer 1844 in den Strom eingebauten Grundwerke zu den massiven Tragepfeilern der Drehbrücke in der Oder, die bei ihrer sorgsamen Ausführung und dem anscheinend festen Baugrunde eine große Dauerhaftigkeit versprachen, wurden durch die starke Fluth ebenfalls unterhöhlt, in Folge dessen völlig zerstört und mußten deshalb aufgegeben werden, weil deren Wiederherstellung bei dem jetzigen Stromprofile, nach dem Ermessen des Baumeisters Arndt, gefährlich und mit größeren Kosten verknüpft war, als der Einbau eines ganz neuen Grundwerks.

Die Ausführung dieses neuen Grundbaues ist so zeitraubend, daß bei sorgfältiger Ausführung die Vollendung der Drehbrücke in der Oder im Laufe des Jahres 1845 unmöglich war.

Dieses mißliche Ereigniß, verbunden mit der Zerstörung der Interims-Brücke, hätte indessen die gehoffte Eröffnung der Bahn im Herbste des Jahres 1845 nicht unmöglich gemacht, indem man die Absicht hatte, den Theil des Bahntraktes zwischen der kleinen Reglitz und der Parnitz, an dessen Ausführung in Dammschüttung man in Folge der Zerstörung der Interimsbrücke verhindert wurde, einstweilen auf Pfählen auszuführen und bis zum beendigten Bau der Drehbrücke in der Oder die wieder hergestellte Interims-Brücke zum Bahnbetriebe zu benutzen.

Allein es ergaben sich bei der Dammschüttung auf einer anderen Strecke, nämlich auf der von dem Zollstrome bis zur kleinen Reglitz, so bedeutende Sackungen, daß bei der angestrengtesten Thätigkeit die Beendigung der Schüttung im Jahre 1845 an dieser Stelle nicht erwartet, jedenfalls nicht darauf gerechnet werden konnte, daß die hohen Staatsbehörden die Befahrung dieser Strecke gleich nach deren Vollendung gestatten werden, selbst wenn dieselbe noch im Jahre 1845 bewirkt werden sollte.

Auch diesen Theil der Bahn auf Pfählen ausführen zu lassen, dazu konnte die Direktion sich nicht entschließen, weil die daraus erwachsenden Kosten in keinem Verhältniß zu den dadurch zu erzielenden Vortheilen standen.

Da man nach dem jetzigen Stande (Ende Dezember 1845) des Unternehmens die ganze Bahn im Anfange des Jahres 1846 dem Verkehre zu übergeben gedenkt, so hat man eine Eröffnung der bereits fertigen Bahnstrecke von Stargard bis Damm um so mehr aufgegeben, als die eingeleiteten Verhandlungen wegen der anderweitig herzustellenden Verbindung zwischen Stettin und Damm kein günstiges Resultat ergaben.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 744.)

Allgemeine Uebersicht von den Ausgaben bis zum 30. April 1845.

Nr. des Anschlagstitels.	Benennung der Arbeiten und Leistungen.	Nach dem Anschlage soll verausgabt werden.			Bis zum 30. April 1845 ist verausgabt.			Es bleiben daher noch disponibel.			Außer dem Anschlage sind bereits verausgabt.		
		Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
1	Vorarbeiten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Direktions- und Aufsichtskosten	18280	—	—	17331	26	7	948	3	5	—	—	—
3	Grund- und Nutzungs-Entschädigung . . .	61450	—	—	28686	7	—	32763	23	—	—	—	—
4	Erd-, Graben- und Ausrodungsarbeit . . .	258570	—	—	118018	15	6	140551	14	6	—	—	—
5	Befestigung der Böschungen	5867	—	—	2911	13	3	2955	16	9	—	—	—
6	Unterirdische Strecken . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73133	27	2
7	Bau der Brücken und Durchlässe	212334	—	—	285467	27	2	—	—	—	—	—	—
8	Befestigung des Planums	22838	—	—	19863	2	8	2974	27	4	—	—	—
9	Herstellung des Bahngestänges	225880	—	—	198197	7	5	27682	22	7	352	5	6
10	Wege-Uebergänge . . .	—	—	—	352	5	6	—	—	—	—	—	—
11	Bewegliche Schienen, Drehscheiben ꝛc. . . .	13000	—	—	672	6	3	12327	23	9	—	—	—
12	Einfriedigung der Bahn .	7100	—	—	81	21	7	7018	8	5	—	—	—
13	Gebäude	69700	—	—	37419	1	10	32380	28	2	—	—	—
14	Maschinen, Wagen und Geräthe	140980	—	—	89809	14	8	51170	15	4	—	—	—
15	Insgemein	30000	—	—	9454	29	3	20545	-	9	—	—	—
16	Rendantur	2579	—	—	791	20	—	1787	10	—	—	—	—
17	Zinsen des Anlagekapitals	31422	—	—	39080	6	—	—	—	—	7658	6	—
	Summe	1,100000	—	—	848137	24	8	333106	14	—	81144	8	8

Mithin bleiben überhaupt noch 251862 Thlr. 5 sgr. 4 pf. zur Bestreitung der fehlenden Leistungen disponibel.

d. Verschiedene Verhältnisse der Bahn.

(Seite 746.)

An Betriebsmitteln sind

3 Lokomotive,
1 Personenwagen I. Klasse,
4 desgl. II. Klasse, auf Bogenfedern,
2 acht- und
2 sechsrädrige Personenwagen III. Klasse,
10 achträdrige, bedeckte und
8 sechsrädrige, offene Güterwagen, und
2 achträdrige Gepäckwagen

beschafft.

27. Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Königsberg.

a. Geschichte dieses Projektes.

(Seite 746.)

Die fortgesetzten Terrain-Untersuchungen, so wie namentlich die während des Jahres 1844 Statt gefundenen großen Eisstopfungen und Ueberschwemmungen der Weichsel erwiesen, daß der überhaupt sehr schwierige und kostbare Uebergang über die Weichsel-Niederung am zweckmäßigsten zwischen Dirschau und Marienburg zu bewirken sein würde. Unter Festhaltung dieses Punktes boten sich für die Bahn von Marienburg nach Königsberg zwei Linien, die kürzere und wohlfeilere über Elbing, längs des frischen Haffs über Marienburg und Braunsberg, die andere, beinahe zwei Meilen längere und über 700000 Thlr. theurere, ebenfalls über Elbing, dann aber mehr im Innern des Landes durch die Gegend von Pr. Holland und Wormditt dar.

Zwischen Berlin und Dirschau kamen drei Bahnlinien in Vorschlag: 1) mit Benutzung der Bahn von Berlin über Stettin nach Stargard, von da in möglichst gerader Linie über Konitz und Pr. Stargard nach Dirschau; 2) von Berlin über Küstrin, Driesen, Schneidemühl und Bromberg nach Dirschau; endlich 3) von Berlin, mit Benutzung der Berlin-Frankfurter Bahn, über Posen und Bromberg.

Die erstere erforderte einen Bahnbau von 37½ Meilen, mit einem Kostenaufwande von 10,950000 Thlr.; die zweite macht die Herstellung einer Bahnlänge von 62 Meilen mit einem Anlagekapitale von 19,550000 Thlr. und die dritte den Bau einer Bahnlinie von 57 Meilen, mit einer Bausumme von 18,407000 Thlr. nöthig. Für alle drei Linien wird der Anschluß für Danzig durch eine kurze Zweigbahn bei Dirschau bewirkt; dagegen nimmt die dritte Linie das Großherzogthum Posen in sich auf, während bei der zweiten der Anschluß nur in Driesen durch eine Zweigbahn von 11 Meilen Länge, bei der ersten solches nur in der Nähe von Stargard durch eine Verbindungsbahn von 23 Meilen Länge erzielt wird. Die Total-Entfernung von Berlin nach Königsberg beträgt auf der ersten Linie über Stettin 79, auf der zweiten über Küstrin 81, auf der dritten über Frankfurt und Posen 95 Meilen.

Nachdem die Resultate dieser Untersuchungen dem Könige vorgetragen waren, erfolgte im Februar 1845 eine Entscheidung desselben dahin, daß der Weichsel-Uebergang bei Dirschau, die Zweigbahn von da nach Danzig und die Bahn von Posen nach Stargard genehmigt, auch unter den Linien zwischen Elbing und Königsberg diejenige durch das Innere der Provinz bestimmt und angeordnet wurde, und daß in allen diesen Strecken der Bau — für die Hauptbahn zunächst — aus Staatsmitteln beginnen könne. Dagegen sollten wegen der Linie zwischen Berlin und Dirschau noch Ermittelungen Statt finden, von denen die definitive Entscheidung abhängig gemacht wurde.

Unter dem 4. Februar 1845 hatten sich die städtischen Behörden zu Königsberg mit einer diesen Gegenstand betreffenden Vorstellung an des Königs Majestät gewendet, worin sie, veranlaßt durch eine Zeitungsnachricht, daß die Berlin-Königsberger Eisenbahn über Stettin, Köslin, Danzig, Elbing und Braunsberg geführt werden solle, diese Richtung als nachtheilig für das Interesse ihrer Stadt darstellten und daran die Bitte knüpften:

„daß die östliche Eisenbahn auf dem möglichst kürzesten Wege von Berlin nach Königsberg mitten durch die Provinz Preußen errichtet werde."

Als Motive dieser Bitte führten sie an:

„Der Nachtheil, den unsere Stadt und die diesseitige Provinz von dem durch die Zeitung der Eisenbahn beigelegten Gange erleiden würde, ist:

1) der, daß alle der Bahn anvertraute Transporte durch die ausgedehnte Länge übermäßig werden vertheuert werden. Die Zeit kommt bei der großen Schnelligkeit, mit welcher die Eisenbahn ihre Transporte fortschafft, nicht viel in Betracht, aber die Transportkosten müssen um so mehr erwogen werden, als die Produkte, welche die diesseitige Provinz nach dem Westen senden kann, von großem Volumen und auch nur geringe Mehrkosten des Transportes von großem Einflusse sind.

2) Die preußischen Provinzen werden von der Eisenbahn kaum und nur an der äußersten Küste berührt. In der Natur der Sache liegt es aber, daß diejenigen Bahnen den meisten Segen bringen, welche mitten durch das Land gehen.

3) Daß der gedrückte Handel diesseitiger Provinz noch mehr in's Stocken geräth. Bei dem Uebergewichte, welches Stettin durch den bezeichneten Gang der Eisenbahn erhält, ist es ganz natürlich, daß es auch West- und Ostpreußen mit Waaren versehen wird und so auf Kosten der preußischen Handelsstädte in seinem Aufschwunge sich gefördert sieht.

Wir sind entfernt davon, einer Schwesterstadt das Glück zu mißgönnen, dessen sie sich erfreut; wir glauben aber, daß, wenn irgend eine Stadt des Schutzes bedarf, die unsrige es ist, die seit Jahren mit den unnatürlichsten Handels-Konjunkturen zu kämpfen hat, ohne eine Rettung daraus absehen zu können, und die von dem Segen des Zollvereins nichts hat als die Freude, daß es anderen Theilen des Vaterlandes wohlergeht."

Auf diese Vorstellung erfolgte unterm 22. Februar 1845 nachstehende Allerhöchste Kabinets-Ordre:

„Dem Magistrate und den Stadtverordneten in Königsberg eröffne Ich auf das Gesuch vom 4. d. M., daß die Führung der östlichen Eisenbahn von hier über Stettin, Köslin und Danzig nach Königsberg niemals in Frage gewesen, viel weniger Meinerseits genehmigt ist, und Ich wohl hätte erwarten dürfen, daß man durch Erkundigung bei der Provinzialbehörde sich aufgeklärt hätte, ehe man auf den Grund bloßer Zeitungsgerüchte zu einer Immediat-

Eingabe schritt. Was aber die fernere Bitte betrifft, die fragliche Eisenbahn auf dem möglichst kürzesten Wege von hier nach Königsberg zu führen, so werden der Magistrat und die Stadtverordneten sich bei näherer Ueberlegung selbst bescheiden, daß in Beziehung auf dies eben so wichtige als kostbare Werk nicht allein die Interessen der Stadt Königsberg zu wahren sind, sondern daß alle übrige dabei betheiligte Provinzen und Städte gleiches Recht auf Meine Fürsorge haben. Noch sind die Untersuchungen nicht geschlossen, welche Mich zu der schließlichen Entscheidung, bei welcher Ich alle Interessen möglichst gerecht gegen einander abzuwägen bestrebt sein werde, befähigen. Ich kann aber der Stadt Königsberg schon jetzt die beruhigende Eröffnung machen, daß Ich bis dahin geneigt bin, unter den vorgeschlagenen Linien derjenigen den Vorzug zu geben, welche die kürzeste ist und die Provinz Preußen in ihrer größten Erstreckung durchschneidet. Auch habe Ich Befehl gegeben, die Arbeiten rechts der Weichsel, wo über die Wahl der Linie im Allgemeinen entschieden ist, möglichst bald in Angriff zu nehmen.

Berlin, den 22. Februar 1845.

gez. Friedrich Wilhelm."

Die mehrgenannten Behörden sprachen in einer weiteren Immediat-Eingabe vom 9. März für diese Entscheidung ihren Dank aus und motivirten denselben namentlich durch folgende Aeußerung:

„Wir können neben dem ehrerbietigsten Ausdrucke dieses unseres Dankgefühls aber auch die lebhaftesten Regungen der höchsten Freude nicht unterdrücken, von welchen wir durchdrungen sind über Ew. Königlichen Majestät Allerhöchste Entschließung und Allergnädigste Eröffnung, daß die Legung der östlichen Eisenbahn von Berlin nach Königsberg über Stettin nicht in Ausführung kommen werde rc."

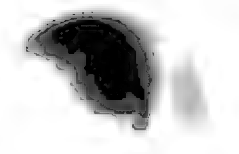
Daß die vorbezeichnete Ordre eine *solche* Zusage nicht enthält, leuchtet ein; sie besagt nur, daß eine Bahn über Stettin, *Köslin* und *Danzig* *nie* in Frage gewesen, noch weniger genehmigt ist; sie schließt aber eine Bahn über Stettin nicht aus, indem gerade diese unter den vorgeschlagenen die kürzeste und diejenige ist, welche die Provinz Preußen in ihrer größten Erstreckung durchschneidet, mithin dem direkten Antrage der Königsberger Behörden am meisten entspricht. Zwar war in der Vorstellung auch von den Nachtheilen die Rede gewesen, welche die befürchtete Richtung der Stadt Königsberg zufügen würde, indem Stettin dadurch seine Handelsbeziehungen erweitern werde; daß aber dies kein Motiv sein könne, Stettin mit Umweg zu umgehen, schien hinlänglich angedeutet durch den Passus: „daß bei dem eben so wichtigen als kostbaren Werke nicht allein die Interessen der Stadt Königsberg zu wahren seien, sondern daß alle übrige dabei betheiligte Provinzen und Städte gleiches Recht auf des Königs Fürsorge hätten."

Wenn nun dessenungeachtet die Behörden zu Königsberg jener Ordre die bezeichnete Deutung gaben, so mußte dieses Mißverständniß, zur Ver-

meidung künftiger Berufungen, aufgeklärt werden, und wurde das Finanz-Ministerium beauftragt, den Magistrat und die Stadtverordneten dahin zu belehren, daß die Ordre vom 22. Februar durchaus nicht die Erklärung enthalten habe, daß Stettin bei Führung der östlichen Eisenbahn jedenfalls umgangen werden solle, es habe um so weniger die Absicht Seiner Majestät sein können, die über Stettin führende Linie schon jetzt und vor Beendigung der noch anzustellenden Ermittelungen auszuschließen, da gerade diese Linie unter den vorgeschlagenen Richtungen die kürzeste, die Ausführung bei weitem die wohlfeilste sei, auch solche die Provinz Preußen in der größten Ausdehnung durchschneide und sowohl aus diesen als aus anderen Gründen derselben so lange der Vorzug gegeben werden müsse, als nicht die noch anzustellenden Untersuchungen zu einem anderen Resultate führen sollten.

Außer den im Vorstehenden, so wie den Seite 751 bis 763 angeführten Richtungen der Bahn ist im Anfange des Jahres 1845 vom Amtsrath Livonius noch die geradeste Linie von Berlin über Küstrin, Landsberg, Woldenberg, Deutsch-Krone, Jastrow, Preußisch-Stargard u. s. w. in Vorschlag gebracht, vielfach von demselben in den Berlinischen Zeitungen vertheidigt und als Hauptgründe für die Zweckmäßigkeit derselben folgende angeführt worden:

1) Es entspricht diese Richtung, eben weil sie die geradeste ist, der ursprünglichen Idee, aus welcher die Bahn in's Leben gerufen wird, nämlich „zur Verbindung der entfernten östlichen Provinzen mit dem Mittelpunkte der Monarchie, Behufs Vermehrung der Vertheidigungsmittel und der Wehrkraft des Landes," am besten.
2) Es schließt sich diese Bahn der alten Handelsstraße zwischen den östlichen und den mittleren Provinzen, so wie dem Mittelpunkte der Monarchie am nächsten an.
3) Geht die Bahn durch den reichsten und gewerbfleißigsten Theil Westpreußens, in welcher Hinsicht nur auf die Städte Konitz, Jastrow, D. Krone, Stargard, aufmerksam zu machen ist.
4) Es entspricht dieselbe dem örtlichen Bedürfniß der Provinzen an Kommunikationsmitteln am besten, denn alsdann ist nicht nur die Provinz Westpreußen durch die Netze und die Eisenbahn mit den gehörigen Kommunikationsmitteln versehen, sondern ein großer Theil der Provinz Pommern, der es bis zur Seeküste zu weit hat, kann sich zu dieser Bahn halten, indem dieselbe auf einer weiten Strecke die pommersche Grenze entlang führt. Von Deutsch-Krone an würde diese Bahn sich zwar von der Grenze Pommerns entfernen, jedoch tritt für diesen Theil Pommerns der Bereich der Eisenbahn von Stargard nach Stettin ein. Sollte die Eisenbahn neben der Netze gehen, so hat Westpreußen durch dieselbe keinen weiteren Nutzen als den es jetzt schon durch die Netze hat, und Pommern bleibt auch wie es ist.
5) Es erhält durch die angegebene Richtung auch die Neumark eine Eisenbahn an einer möglichst zweckmäßigen Stelle, welche Provinz, wenn die Bahn von Stargard aus geführt werden sollte, ganz unberücksichtigt bleibt.



6) Wird durch diese Bahn den strategischen Nebenforderungen in so fern am besten entsprochen, als:
   a. die direkte Verbindung zwischen Ost- und Westpreußen mit Schlesien hergestellt ist,
   b. die militairischen Positionen von der Wartha und Netze, da mit diesen Flüssen die Bahn auf einer Strecke von 20 Meilen (in einer Distanz von 3 bis 4 Meilen) parallel läuft, angemessene Stützpunkte enthalten.
7) Ist das Terrain, auf welchem die Bahn geführt werden soll, durchaus eben und flach, jedenfalls bietet es bei weitem nicht so viel Schwierigkeiten dar, wie das in der Provinz Pommern.

Obwohl es sich nicht leugnen läßt, daß diese Gründe viel Anschein für sich haben, so scheint die erwähnte Richtung aus anderen Ursachen nicht angenommen zu sein, da die neuesten Nachrichten vermuthen lassen, daß (in Uebereinstimmung mit der von den technischen Beamten wiederholend ausgesprochenen Ansicht) der Bau der Bahn auf der Linie von Berlin über Küstrin, Driesen, Schneidemühl, Bromberg, Dirschau ausgeführt werden soll. Vorläufig wird derselbe jedoch nur auf die Herstellung des Weichsel-Ueberganges bei Dirschau und Marienburg, so wie auf die definitiv bestimmte Strecke zwischen Marienburg und Königsberg ausgedehnt und hiermit im Laufe des Jahres 1846 der Anfang gemacht werden. Eine Kabinets-Ordre vom 17. Oktober 1845 bestimmt in Bezug auf die Expropriation der erforderlichen Grundstücke Nachstehendes:

„Ich bestimme, auf Ihren Bericht vom 5. d. M., daß für den, vorläufig von Seiten des Staats in Angriff zu nehmenden Bau der Eisenbahn von Dirschau nach Königsberg in Pr. und für die dazu gehörigen Anlagen und Bauwerke das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke in demselben Maaße Statt finden soll, wie solches nach dem Gesetze vom 3. November 1838 den Eisenbahn-Gesellschaften zusteht. Außerdem will Ich Sie, in Berücksichtigung der großen Wichtigkeit, welche der Bau der Eisenbahnbrücken über die Weichsel bei Dirschau und über die Nogat bei Marienburg für das allgemeine Landes-Interesse hat, nach Ihrem Antrage hierdurch ermächtigen, Behufs Beschaffung der zu diesen Brückenbauten erforderlichen Feldsteine, die für den Chausseebau geltenden Bestimmungen der Ordre vom 11. Juni 1825 (Gesetzsammlung von 1825, Seite 152) zur Anwendung bringen zu lassen. — Auch genehmige Ich, daß die zur Ziegelfabrikation und zur Eröffnung von Steinbrüchen für die gedachten Brückenbauten nach Ihrem Ermessen erforderlichen Grundstücke, sofern über deren Ankauf eine gütliche Einigung nicht Statt finden sollte, nach §. 4. Th. I. Tit. 11. des Allgemeinen Landrechts im Wege der Expropriation erworben werden können.

Sanssouci, den 17. Oktober 1845.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanz-Minister Flottwell.

Außer dieser Bestimmung ist noch folgende Allerhöchste Kabinets-Ordre und Ministerial-Bekanntmachung ergangen:

„Auf Ihren Bericht vom 25. v. M. genehmige Ich, daß für den Bau der beiden Brücken, mittelst deren die Eisenbahn von Berlin nach Königsberg über die Weichsel und Nogat geführt werden soll, so wie für die damit in Verbindung stehenden Strom- und Deichbauten eine besondere, dem Finanz-Ministerium unmittelbar untergeordnete Kommission nach den Mir vorgelegten Vorschlägen gebildet werde, indem Ich zugleich über die Einrichtung und den Wirkungskreis dieser Kommission insbesondere Folgendes bestimme: 1) Die Kommission soll in Dirschau ihren Sitz haben und aus zwei gesonderten Abtheilungen, nämlich: 1) einer Abtheilung für die Angelegenheiten, welche die Brückenbauten betreffen, mit der Firma: „Königliche Kommission für den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken", und 2) einer Abtheilung für die Angelegenheiten, welche die Strom- und Deichbauten betreffen, mit der Firma: „Königliche Kommission für die Strom- und Deichbauten an der Weichsel und Nogat", bestehen. Jede dieser beiden Abtheilungen soll aus drei Mitgliedern gebildet werden. 2) Jede Abtheilung führt die Geschäfte in den ihr zugewiesenen Angelegenheiten selbstständig; namentlich ist dieselbe zum Abschluß von Verträgen aller Art, insbesondere auch zum An- und Verkauf von Grundstücken, so wie zu sonstigen Verhandlungen mit Dritten und mit Behörden ermächtigt. 3) Verträge, Vollmachten und sonstige Urkunden werden von allen drei Mitgliedern jeder Abtheilung vollzogen. Andere Ausfertigungen erfolgen unter der Unterschrift des Vorsitzenden oder, wenn dieser behindert ist, unter der Unterschrift der beiden übrigen Mitglieder. 4) Hinsichtlich der Ausführung der Strom- und Deichbauten werden der Kommission die betreffenden Königlichen Baubeamten untergeordnet. Sie haben hiernach das Weitere wegen Einsetzung der vorgedachten Kommission zu veranlassen und seiner Zeit sowohl die gegenwärtige Ordre als auch die Mitglieder, aus welchen jede der beiden Abtheilungen besteht, durch die Amtsblätter der Regierungen zu Danzig, Königsberg und Marienwerder bekannt zu machen.

Sanssouci, den 6. Juli 1845.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanz-Minister Flottwell.

Vorstehende Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 6. Juli (s. No. 61.) d. J. bringe ich hierdurch mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniß, daß die Abtheilung I. der Kommission besteht:

aus dem Regierungs-Präsidenten v. Blumenthal in Danzig,
aus dem Regierungs- und Baurath Lentze und
dem Regierungs-Rath Pfeffer;

die Abtheilung II.:

aus dem Regierungs-Präsidenten v. Blumenthal,
dem Regierungs- und Baurath Spittel, und
dem Regierungs-Rath Pfeffer.

Die Kommission hat bereits ihre Funktionen begonnen.

Berlin, den 16. November 1845.

Der Finanz-Minister Flottwell.

b. Richtung der Bahn.

(Seite 751.)

Wie wir schon im Vorstehenden erwähnt haben, so ist man nach den gründlichsten Untersuchungen darüber einig, die Weichsel unterhalb der Montauer Spitze zu passiren, bei welcher sie sich in die Arme der Weichsel und Nogat theilt, um über Danzig einerseits und Elbing andererseits dem Meere zuzufließen. Man wird bei Dirschau die Weichsel, bei Marienburg die Nogat überschreiten, und alsdann über Elbing, Preußisch-Holland, Mehlsack, Zinten, Kreuzburg nach Königsberg gehen; von Dirschau aber mittelst einer Zweigbahn Danzig erreichen. Die Bauten über die Weichsel und Nogat werden zuverlässig die großartigsten Ausführungen von Viadukten und Brücken bilden, welche bis jetzt auf dem Kontinente Europa's ausgeführt sind. Dem Vernehmen nach ist man darauf gefaßt, für diese Werke, welche nicht allein der Eisenbahn, sondern auch der bisher durch Fluthen und Eisgänge oft wochenlang unterbrochenen Straßenverbindung dienen sollen, nahe an 5 Millionen zu verwenden, während die nöthigen Regulirungen der Strombette zur Sicherung der Brücken noch überdem 1½ Millionen kosten würden. Die Brücken sollen von Ziegelsteinen und in dem der Provinz Preußen eigenthümlichen, an den Werken des Heermeisterthums besonders erkennbaren Baustyle ausgeführt und mittelst einer auf sehr weite Spannungen berechneten Eisenkonstruktion verbunden werden.

Die Richtung der ferneren Bahnlinie wird, wie im geschichtlichen Theile erwähnt, wahrscheinlich von Dirschau über Pelplin, eine Viertelmeile von Bromberg, Schneidemühl, Driesen und Küstrin nach Berlin gehen. Von Driesen aus würde mittelst der bereits theils in der Ausführung begriffenen, theils genehmigten Bahnlinie von Stettin nach Posen eine Verbindung dieser Orte sowohl mit Königsberg als mit Berlin bewirkt werden.

Der ganze Weg von Berlin bis Königsberg wird etwa 85 Meilen betragen, und da für die Herstellung der Bahn ungefähr 32,000000 Thlr. angenommen werden, von denen 6½ Millionen für die Herstellung des Weichsel-Ueberganges abgehen, so berechnen sich die Durchschnittskosten einer Meile auf 300000 Thlr.

28. Eisenbahn zwischen Stargard und Posen.

a. Geschichte dieses Projektes.

Da die Ausführung der großen Ostpreußischen Eisenbahn wegen Feststellung der Richtung von Dirschau bis Berlin sich fortwährend verzögerte,

so trat im Jahre 1844 zu Stettin ein Komité zusammen, um eine Eisenbahn zwischen Stargard und Posen herzustellen. Auf eine Anfrage desselben beim Finanz-Minister, welche Konzessionen in Bezug auf Zinsengarantie ꝛc. der Staat gewähren würde, wenn sich eine Gesellschaft bilden ließe, die den Bau übernähme, wurde dem Komité angedeutet: daß die Behörde zu dergleichen gar nicht geneigt sei, indem man von Breslau aus das Anerbieten gemacht habe, ohne alle derartigen Konzessionen über Posen nach Stargard eine Eisenbahn auszuführen. Um nun Stettin nicht die Vortheile entgehen zu lassen, welche damit verbunden sind, daß der Bau von dort aus dirigirt wird, suchte das Komité hierauf zu ermitteln, ob auch wohl ohne Zinsengarantie die Zeichnungen zu Stande kommen würden. In Folge einiger Einleitungen zu diesem Behuf stellte es sich bald heraus, daß das nicht zu bezweifeln sei, worauf denn unverzüglich von der Zinsengarantie abstrahirt und die Autorisation zur Annahme von Zeichnungen ohne dieselbe nachgesucht wurde.

Von Seiten des Finanz-Ministers erfolgte hierauf Ende April 1845 die Genehmigung, daß das Komité Zeichnungen für die Ausführung einer Eisenbahn zwischen Stargard und Posen zum Belaufe von 5½ Millionen Thaler annehmen könne, daß jedoch den Einwohnern Stettin's und Posen's vorweg eine halbe Million zur Disposition gestellt würde. In Folge der hierauf erlassenen Aufforderung des Komité's zur Aktienzeichnung der disponiblen 4½ Million Thlr. ergab sich, daß im Ganzen 11 Millionen Thlr. gezeichnet wurden. Es mußten deshalb bedeutende Reduktionen der gezeichneten Summen eintreten, was zur damaligen Zeit zu mehreren Streitigkeiten in öffentlichen Blättern Veranlassung gab, da sehr viele Betheiligte sich beeinträchtigt glaubten.

Am 20. September 1845 fand hierauf zu Stettin eine General-Versammlung der Aktionäre Statt, in welcher das Statut berathen und festgestellt und statt des bisherigen Komité's ein Verwaltungsrath zur ferneren Leitung der Geschäfte gewählt wurde. Zugleich änderte man den Bestimmungspunkt der Verpflichtung, daß nur die ersten Zeichner zu den General-Versammlungen berufen sein sollten, dahin, daß jeder Inhaber der Quittungsbogen, gleich den ersten Zeichnern, zur Theilnahme an den Berathungen und Beschlüssen künftiger General-Versammlungen für berechtigt zu erachten sei.

Eine vorläufige Ermittelung der Bahnlinie hatte bereits früher durch den zum Baumeister der Bahn bestimmten Regierungs- und Baurath Hartwich Statt gefunden; die genauen Messungen und Nivellements, so wie die sonstigen Vorarbeiten begannen im Spätsommer 1845, und hofft man damit so weit vorwärts zu schreiten, daß man im Frühjahre 1846 den Bau der Bahn beginnen kann. Die Lieferung verschiedener Baumaterialien ist kontraktlich sicher gestellt und bereits auch auf mehreren Bahnstrecken Terrain auf gütlichem Wege erworben. Die Vollendung des Bahnbaues denkt man innerhalb dreier Jahre nach erfolgtem Angriff zu bewirken.

In neuerer Zeit ist von einigen Berliner Aktionären, wegen des schlechten Standes des Geldmarktes, der Versuch gemacht worden, das Unternehmen aufzugeben; die Direktion scheint jedoch damit nicht einverstanden zu sein,

indem sie Schwellen und Schienen bereits verdungen, auch für das Unternehmen Zinsengarantie beim Staate beantragt hat.

b. Richtung der Bahn, so wie sonstige Verhältnisse.

Da, wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, die technischen Vorarbeiten noch nicht beendet sind, so sind wir nur im Stande anzuführen, daß die Bahn eine möglichst gerade Richtung verfolgen und von Posen bis Stargard eine Länge von etwa 23 Meilen bekommen wird. Die Zwischenstädte, welche von ihr mehr oder minder nahe berührt werden, sind, von Stargard ausgehend: Arnswalde, Woldenburg, Driesen, Filehne, Wronke, Samter. Die bisherigen technischen Ermittelungen ergaben ein mehr oder minder günstiges Terrain und für den Bau auf keinem Punkte der Bahnlinie irgend besondere Schwierigkeiten. Es liegt alle Hoffnung vor, daß der ursprüngliche Kostenanschlag von 5,000000 Thlr., welche durch Aktien à 100 Thlr. gedeckt werden sollen und worauf bereits 10 Prozent eingezahlt sind, vollständig ausreichen wird.

Der höchste Kours der ausgegebenen Quittungsbogen war 103, der niedrigste 93, der jetzige (22. Januar 1846) 93. B.

Mitglieder der Direktion sind:

Geheimer Regierungs-Rath Masche, Vorsitzender;
Stadtrath Wegener;
Kaufmann Fraissinet;
Regierungs- und Baurath Hartwich, zugleich ausführender Baumeister;
Stadt-Syndikus Pitzschky;
Kaufmann Emil Rahm;
Banquier Wiesenthal;

Mitglieder des Verwaltungs-Rathes:

Banquier Seiffert, } zu Berlin;
Landesgerichts-Direktor Odebrecht, } zu Berlin;
Redakteur Altvater, } zu Stettin;
Kaufmann Bachhusen, } zu Stettin;
Kaufmann Arnold, } zu Stettin;
Kaufmann und Konsul Schiller, } zu Stettin;
Kaufmann Müller, } zu Stettin;
Banquier Abel, } zu Stettin;
Bürgermeister Naumann in Posen;
Landrath Bauer im Posenschen.

Eine sehr hohe Rentabilität des Unternehmens scheint außer Zweifel, da die Bahn eine ächte Handelsstraße bilden wird, indem sie in Verbindung mit der gegenwärtig projektirten Breslau-Posener Eisenbahn den Verkehr zwischen Stettin und Schlesien, der ein nicht geringer ist, wesentlich auf sich leiten und ihn der Berlin-Stettiner und Berlin-Breslauer Bahn in sehr erheblichem Umfange entziehen wird, da diese Bahnen außer der größeren Länge noch den Nachtheil haben, daß ihre Bahnhöfe in Berlin nicht zusammenhängen, daß es vielmehr einer kostspieligen Spedition, eines Umladens, Transportes durch die Stadt, Aufladens, und somit viel Geld und Zeit bedarf.

29. Posen-Glogauer Eisenbahn.

Geschichte dieses Projekts.

Nachdem, wie Seite 765 erwähnt, vom Finanz-Minister durch Reskript vom 24. Juni 1844 die Eröffnung einer Aktienzeichnung verweigert und zuvor speziellere Vermessungen, Nivellements ꝛc. verlangt waren, wurden dieselben begonnen und trotz der anhaltenden Nässe im Sommer 1844 und der dadurch verspäteten Ernte sämmtliche technischen und ökonomischen Vorarbeiten bis Anfang des Jahres 1845 mit einem Kostenaufwande von 3000 Thlr., welche größtentheils die Komitéglieder zusammengeschossen hatten, beendigt.

Da nun auch im Laufe des Jahres 1845 das vom Ministerium verlangte Projekt zur Ueberbrückung der Oder bei Glogau und zur unmittelbaren Verbindung mit der Niederschlesischen Zweigbahn vollendet ist, so hofft man, daß die verlangte Genehmigung zum Bau der Bahn erfolgen wird. Nach Eintreffen derselben soll zur Aktienzeichnung und zur Konstituirung einer Gesellschaft geschritten und, wenn dem Unternehmen sonst keine Hindernisse in den Weg gestellt werden, im Frühjahre 1846 Hand an's Werk gelegt werden.

Bei den im Jahre 1844 und 1845 angestellten Vermessungen haben sich die Seite 766 bis 768 angeführten Verhältnisse, wie folgt, abgeändert.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die Wahl des Bahnhofes in Posen ist auf die Vorstadt St. Martin gefallen, von hieraus findet die Bahnlinie einen überaus günstigen Anfang und giebt Gelegenheit, eine bequeme Verbindung mit der von Stargard kommenden Eisenbahn herzustellen. Vom projektirten Bahnhofe in Posen geht die Bahnlinie nach Leczyc, berührt von da die Stadt Moschin, oder vielmehr das dortige Vorwerk, läßt das Dorf Tarnowo links, läuft dicht, und zwar rechts, an der Stadt Czempin vorbei, überschreitet die beiden Enden der Dörfer Kurzagóva und Nactaw und läßt die Stadt Kosten in einer Entfernung von ¼ Meile links liegen. Wegen des sehr schwierigen Obrabruches kann die Eisenbahn dieser Stadt nicht mehr genähert werden. Von Nactaw aus verfolgt die Bahn die Richtung über Alt-Boyn, bei Polnisch-Presse, läßt Leipe und Klahne links liegen, durchschneidet das Dorf Grunow an einem Ende und gelangt nach Lissa, wo sie hinter dem Etablissement Wolfsruhm die neu angelegte Lissa-Breslauer Chaussee durchschneidet, wo der Ausgangspunkt für den nach Breslau projektirten Schienenweg bestimmt ist.

Von Lissa aus wird die Bahnlinie zwischen den Dörfern Priebisch und Laffwitz, bei Geyersdorf vorbei, auf Fraustadt geleitet, und läuft von da aus nach Ullersdorf, in der Richtung des Landgrabens, Nieder-Zedlitz rechts lassend, und ferner denselben, so wie auch die Glogauer Chaussee bei Heyersdorf überschreitend, und den Landgraben zur rechten Seite lassend, parallel mit der Chaussee bis Gurschen und Schlichtingsheim. Von Schlichtingsheim ab führt die Bahn in gerader Richtung durch den Wilkauer Wald,

rechts von Immersatt, bis vor das Dorf Lerchenberg, und von hier, nachdem sie vor demselben die Glogauer Chaussee zum zweiten Male durchschneidet, in so veränderter Richtung von Zerbau links vorbei bis an das Rayon des Brückenkopfes bei Glogau, wo ein Bahnhof anzulegen beabsichtigt war.

Das Königliche Finanz-Ministerium hat indessen eine unmittelbare Verbindung des Posener Schienenweges mit der Niederschlesischen Zweigbahn angeordnet, und da der Uebergang über die Oder nur mit Rücksicht auf die Glogauer Festungswerke durchgeführt werden kann, so wird auch die oben angeführte Richtung von Schlichtingsheim bis Glogau sich um etwas ändern müssen.

Die Länge der Bahnlinie ist 29353,9 Ruthen oder 14⅔ Meilen, und zwar beträgt die Entfernung von Posen bis nach den verschiedenen projektirten Bahnhöfen und Anhaltepunkten: Moschin 2½ Meilen, Czempin 4¼ M., Kosten 5¾ M., Alt-Boyn 7¼ M., Lissa 9½ M., Fraustadt 12 M., Schlichtingsheim 13¼ M., Glogau 14⅔ M.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Dieselben sind in den Haupt-Positionen, wie folgt, veranschlagt:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Grund-Entschädigung	250084	—	—
2) Erdarbeit	211465	—	—
3) Oberbau	1,265294	10	—
4) Durchlässe und Brücken	64610	—	—
5) Wege-Uebergänge	22965	—	—
6) Bahnhöfe	267500	—	—
7) Bearbeitung des Projektes	17166	20	—
8) Bauleitung	37500	—	—
9) Anschaffung der Transportmittel	308300	—	—
10) Insgemein	100000	—	—
Summe	2,544885	—	—
Dazu an Zinsenverlust für vorstehende Summe die Hälfte auf zwei Jahre, die andere Hälfte auf ein Jahr, à 4 Prozent, zur Abrundung der Summe	155115	—	—
Summe aller Kosten	2,700000	—	—

oder pro Meile, bei 14⅔ Meilen, 184090 Thlr.

d. Steigungsverhältnisse.

No. der Sektion.	No. der Abtheilung.	Benennung.	Länge in Ruthen.	Steigungsverhältniß.
I.	1	Von Posen bis vor Leczyc	479,3	horizontal
			1885,3	1 : 871,9
			441	1 : 210,9
			251,7	horizontal.
	2	Von vor Leczyc bis zum Obra-Kanal bei Moschin	114,6	horizontal.
			1267,8	1 : 1807,5
			432	1 : 212,4
			257,5	1 : 239,2
			37	horizontal.
			93,4	1 : 347,7
II.	1	Vom Obra-Kanal bei Moschin bis zum Vorwerk Konstantinowo	224,1	1 : 347,7
			1359,5	1 : 4078,5
	2	Vom Vorwerk Konstantinowo bis hinter Czempin	971,6	1 : 1998,7
			476	1 : 303,6
			415,4	horizontal.
	3	Von hinter Czempin bis hinter Vorwerk Stonin	527,2	„
			1130,8	1 : 673,9
			61,6	horizontal.
	4	Von hinter Vorwerk Stonin bis zum Obra-Kanal bei Kosten	258,6	horizontal.
			672,6	1 : 298,5
			187,2	horizontal.
III.	1	Vom Obra-Kanal bis Alt-Boyn	285	„
			440	1 : 440
			310,2	1 : 310,2
			669,1	horizontal.
			644	1 : 427
	2	Von Alt-Boyn bis an die Kosten-Fraustadter Kreisgrenze	607,3	horizontal.
			625	1 : 238,3
			875	1 : 126,5
			270	1 : 462,8
			310,9	1 : 541,2
IV.	1	Von der Kosten-Fraustadter Kreisgrenze bis zur Feldmark Lissa	2215,6	horizontal.
	2	Den Bogen bei Lissa	169	„
			827,8	1 : 4966,8
	3	Vom Bogen bei Lissa bis zur Fasanerie bei Alt-Laube	700	1 : 1902
			1400	1 : 6300
			224	1 : 1433,6
V.	1	Von der Fasanerie bei Alt-Laube bis nach Schlichtingsheim	753,4	1 : 889,2
			750	1 : 1074
			290,2	horizontal.
			400	1 : 320
			750	1 : 10800
			1523,6	1 : 1388,6
	2	Von Schlichtingsheim bis zu Ende des Bahnhofes bei Glogau	1343,3	1 : 1152,1
			541,4	horizontal.
			559,5	1 : 4739,3
			334,7	horizontal.
		Summe	29363,9	

Es ist danach getrachtet worden, die Steigungen möglichst in den Grenzen von 1 : 300 zu halten, dies hat sich auch, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, größtentheils durchführen lassen. Bei Moschin, am Fuße des Ludwigsberges, können die Steigungen von 1 : 212,4 und 239,2 durch die vorgeschlagene Verlegung der Bahn um den Berg herum vermieden und dadurch ein günstigeres Gefälle von mindestens 1 : 400 erlangt werden. Am ungünstigsten stellen sich die Steigungen vor und hinter Zikpe heraus, hier haben 625,8 Ruthen das Steigungsverhältniß von 238,3, und die nächstfolgenden 875 Ruthen von 1 : 126,5. Bei sehr schweren Zügen im Winter sollen, um diese Steigung zu überwinden, in der Station Alt-Boyn zwei Hülfsmaschinen aufgestellt werden. Auch auf Sekt. I. Abtheilung 1. kommt zwischen Zabckowo und Leczyc ein Steigungsverhältniß von 1 : 210,9 auf eine Länge von 441 Ruthen vor, welches auf den ersten Anschein hätte vermieden werden können, wenn auf der Höhe tiefer eingeschnitten worden wäre; wenn dies nicht geschehen, so hat es seinen Grund in dem quelligen Wiesenboden, welcher gerade die höchste Stelle des Terrains bildet. Ueberhaupt ist es vorgezogen worden, die Kronenlinie im Ganzen etwas hoch zu halten, indem man glaubt, daß die dadurch entstehenden größeren Kosten der Erdarbeit sich später gegen die dabei zu erwartenden geringeren Kosten zur Reparatur der Lagerschwellen aufheben werden.

Nach der vorstehenden Tabelle sind 7444,8 Ruthen, also der 4te Theil der ganzen Länge, horizontal, 3303 laufende Ruthen haben ein größeres Gefälle wie 1 : 300, wovon 872 Ruthen bei Moschin, wie bereits erwähnt, bei der Ausführung ein geringeres Gefälle wie 1 : 300 erhalten können, so daß, abgesehen von der Stelle am Obrabruch vor Kosten, die ein Gefälle von 1 : 298,5 hat, nur an zwei Stellen höhere Steigungen wie 1 : 300 vorkommen.

Der Bahnhof in Posen liegt 75 Fuß ½ Zoll niedriger als der Bahnhof bei Glogau, und der Nullpunkt des Warthepegels an der Wallischeier Brücke in Posen 137 Fuß 7 Zoll 6 Linien tiefer als der Nullpunkt des Oderpegels an der Brücke vor dem Brückenkopfe bei Glogau.

e. Krümmungsverhältnisse.

Länge in Ruthen der geraden Linien.	Länge in Ruthen der Bogen.	Radius der Bogen in Ruthen.
254,3		
	183,2	300
	331,6	500
1028,8		
	160	500
650,8		
	202,8	500
4106,7		
	184,3	500
1355,9		
	78,5	500
1142,4		
	104,6	500
815,1		
	56,7	500
2210,6		
	349,5	570
328,2		
	149,2	450
289,4		
	118,9	250
153,8		
	153,4	500
584,6		
	179,4	400
2864		
	157	500
283,7		
	322,7	500
321,4		
	601,9	500
2403,9		
	235,5	500
364,4		
	161,3	500
745,6		
	340,2	500
1535,4		
	108,7	500
1002,5		
	87,2	500
1797,5		
	146,1	500
413,4		
	124,1	340,4
	123,6	278,4
87		
24739,4	4624,5	
29363,9		

oder 14⅔ Meilen Länge.

Es liegen also 24739,4 Ruthen in geraden Linien, 4624,5 Ruthen in Bogen. Der kleinste Krümmungs-Halbmesser beträgt 250 Ruthen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Der Damm der Bahn soll auf zwei Schienenwege eingerichtet werden, wovon vorerst nur ein Geleise gelegt wird. Die Breite des Planums beträgt, excl. Dossirungen, 24 Fuß. Um das zwischen den Schienen sich sammelnde Schnee- und Regenwasser zu entfernen, sollen Sickerkanäle von grobem Kies in Entfernungen von 1 bis 2 Ruthen angelegt werden. Im inundirten Terrain der Warthe, zu beiden Seiten des Dorfes Leczyc, liegt die niedrigste Stelle der Krone des Dammes 3¼ Fuß, im Obrabruch bei Kosten 3¼ Fuß über den höchsten Wasserstand. In der Oderniederung bei Glogau ist die Eisenbahn in gleicher Höhe mit der Chaussee gehalten. Die höchste Inundation geht im Falle eines Durchbruchs über beide hinweg, beide vertrauen dem Schutze der höher liegenden Oderdeiche.

An Brücken und Durchläßen sind im Ganzen erforderlich:

82 Durchlässe von 2 Fuß Weite,
88 „ „ 3 „ „
31 „ „ 4 „ „
15 „ „ 6 „ „
7 „ „ 8 „ „
6 „ und Brücken à 10 Fuß Weite,
3 „ „ „ à 12 „ „
3 „ „ „ à 15 „ „
1 Brücke 20 Fuß lang,
1 „ 24 „ „
1 „ 36 „ „
1 „ 40 „ „

Zusammen 209 Durchlässe und Brücken, mit insgesammt 899 Fuß Durchflußöffnungen. Hierzu tritt noch eine Wege-Ueberbrückung im Dorfe Zirpe, die 20 Fuß lang, eben so breit und 15 Fuß hoch ist.

Die Durchlässe sollen zum Theil mit Deckplatten abgedeckt, resp. überwölbt, zum Theil mit Holz belegt werden. Größere Brücken kommen nur über den Obrakanal bei Moschin und Kosten, so wie über den Landgraben vor Heyersdorf vor. Das größte Bauwerk wird die Ueberbrückung der Oder bei Glogau bilden, deren Kosten auf 300000 Thlr. veranschlagt sind.

Die Brücken im Obrabruch bei Kosten erfordern künstliche Fundamentirungen, Pfahlroste; der Baugrund ist eine durchschnittlich 5 Fuß hohe Torfschicht, darunter bläuliche Lette, an allen anderen Stellen ist der Baugrund gut. Die Durchflußöffnungen der größeren Brücken finden eine gute Norm an den überall vorhandenen Brückenanlagen für das Obrabruch in der Stadt Kosten, für den Landgraben an der Chaussee, wonach deren Größe auch bereits in den angegebenen Dimensionen festgestellt ist.

Die Wege gehen, mit Ausnahme der oben erwähnten, unter der Bahn liegenden Dorfstraße von Zirpe, alle in einer Ebene mit den Schienen über die Bahn. Im Ganzen sind 113 Uebergänge erforderlich, und zwar:

15 Wege-Uebergänge mit 2 Seitendurchlässen,
24 „ „ 1 „
74 „ ohne „

Sie sollen, wie folgt, konstruirt werden. Zu beiden Seiten der Bahnschienen werden auswärts gebogene Schutzschienen, die so viel höher liegen, daß die übergehenden Räder die eigentlichen Bahnschienen nicht treffen, auf die Schwellhölzer der Bahn verlegt und eben so wie die Bahnschienen befestigt. Zwischen diesen Schutzschienen und der Anfahrt wird, mit den Schutzschienen in gleicher Höhe, ein Kopfsteinpflaster gelegt, damit letzteres frei in den Boden eingreifen kann. Es müssen die Bahnschienen natürlich, so weit der Wege-Uebergang geht, auf Langschwellen liegen, die so breit sind, daß die eigentlichen Bahnschienen sowohl wie die Schutzschienen darauf Platz haben und befestigt werden können. Diese Wege-Uebergänge erhalten an beiden Seiten Barrièren, die mittelst einer Kette geschlossen werden können. Nimmt man an, daß auf jede Meile 8 Bahnwärter, also im Ganzen 116

Bahnwärter nöthig sind, so werden sich die 113 Wege-Uebergänge sehr günstig vertheilen lassen.

Der Oberbau wird so wie bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ausgeführt. Auf eichenen, 6 bis 12 Zoll starken Querschwellen, in Entfernungen von 2 Fuß 9 Zoll von Mitte zu Mitte, auf und zwischen einer 6 bis 8 zölligen Kiesbettung, werden Vignolesschienen, zu 20 Pfd. der Fuß, mit Hakennägeln, und auf den Stößen, unter denen kurze Langschwellen zu liegen kommen, mit untergelegten Eisenplatten und Schraubendeckeln befestigt.

Bahnhöfe erster Klasse sollen in Posen, Lissa, Glogau, zweiter Klasse in Kosten und Fraustadt, dritter Klasse für Moschin, und Anhaltepunkte in Czempin, Alt-Boyn und Schlichtingsheim angelegt werden.

Die Bahnhöfe erster Klasse werden folgende Baulichkeiten erhalten:

1) Ein Empfangshaus, darin die Passagierlokale, die Post- und Gepäck-Expedition, eine Empfangshalle, Wohnung für einen Restaurateur, die nöthigen Bureaux, so wie die Wohnung für den Bahnhofs-Inspektor und Rendanten.
2) Einen Güterschuppen in zwei Abtheilungen, darüber die Wohnung der Lokomotivführer und Wagenmeister.
3) Einen Wagenschuppen für einige 60 Wagen verschiedener Gattung.
4) Einen Lokomotivschuppen für 5 bis 8 Lokomotive.
5) Eine Werkstatt mit 4—5 Feueressen.
6) Eine Wasserstation mit zwei metallenen oder eisernen Pumpen.
7) Einen Holz- oder Kohlenschuppen.
8) Zwei Pumpen auf dem Hofe.

Für den Bahnhof in Posen ist außer den angeführten Baulichkeiten noch ein Haupt-Verwaltungsgebäude angenommen worden, worin außer den Verwaltungsbureaux noch Wohnungen für den Betriebs-Direktor, den Ober-Ingenieur, den Haupt-Rendanten und den Ober-Buchhalter eingerichtet werden sollen.

Die Bahnhöfe zweiter Klasse erhalten:

1) Ein Empfangsgebäude mit Bahnhalle, Zimmer für die Passagiere, die Post- und Gepäck-Expedition, so wie die Wohnung für deu Bahnhofs-Inspektor, den Billeteur und Restaurateur.
2) Einen kleinen Güterschuppen mit Wohnungen für Unterbeamte.
3) Eine Wasserstation.
4) Einen Kohlen- und Holzschuppen.
5) Eine Pumpe im Hofe.

Der Bahnhof dritter Klasse bedarf derselben Gebäude wie der Bahnhof zweiter Klasse, nur in kleinerem Maaßstabe, auch kann hier die Bahnhalle fortbleiben und ein unbedecktes Appareil gebaut werden.

Die Anhaltepunkte bekommen ein Gebäude mit zwei Zimmern für Passagiere, die Wohnung des Billeteurs und eines Unterbeamten, so wie eine kleine Restauration, ein unbedecktes Appareil zum Aus- und Einsteigen in die Waggons. Außer diesen Baulichkeiten sind an der Bahn die Wohnungen der 116 Bahnwärter so vertheilt, daß der Wärter neben dem Telegraphen

zugleich seine Wohnung hat, bestehend aus Stube, Kammer und kleiner Küche.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmaschinen.

Täglich sollen von Posen sowohl wie von Glogau gleichzeitig 2 Personenzüge und ein Güterzug abgehen. Hierzu sind an Transportmitteln veranschlagt:

13 Lokomotive, davon 2 als Hülfsmaschinen auf der Tour von Alt-Boyn nach Lissa;
41 Personenwagen;
6 Passagier-Gepäckwagen;
74 Güterwagen;
7 Equipagewagen;
6 Viehwagen;
6 Holzwagen;
2 Postwagen;
2 Schneepflüge.

Für diesen Wagenpark sind die Baulichkeiten auf den Bahnhöfen einzurichten angenommen.

Die Betriebskosten sind, wie folgt, veranschlagt:

1)	Unterhaltung der Bahn und der Bauwerke	37660	Thlr.
2)	Transportmittel	40630	=
3)	Transportkraft	43774	=
4)	Verwaltung	34180	=
	Jährliche Unterhaltung der Bahn und des Betriebes .	156244	Thlr.

oder pro Meile berechnet 10653 Thlr.

30. Posen-Breslau Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projektes.

Schon in der, dem Komité zu Eisenbahn-Anlagen im Großherzogthume Posen im Sommer 1844 ertheilten Ermächtigung zu den Vorarbeiten der Posen-Glogauer Bahnstrecke war ausgesprochen, daß es hierbei gleichzeitig auf eine direkte Verbindung mit Breslau, von Lissa aus, Rücksicht nehmen solle. Dieses geschah auch bezüglich des in Lissa projektirten Bahnhofes; jedoch wurden zur Ermittelung der Bahnlinie keine Vorarbeiten eingeleitet.

Im Anfange des Jahres 1845 trat hierauf ein Komité in Breslau zusammen, welches die Vorarbeiten für die Bahnstrecke von Breslau bis Lissa zum Anschluß an die Posen-Glogauer Eisenbahn zu liefern übernahm. Dasselbe stellte jedoch die Bedingung, den Sitz der Direktion der Posen-Schlesischen Eisenbahn in Breslau aufzuschlagen, was Posen in keinem Falle zugeben wollte, um so weniger, da das Finanz-Ministerium bestimmt hatte: das Unternehmen der Posen-Schlesischen Eisenbahn müsse in einer Hand bleiben. Das Ansinnen, als Sitz der Direktion Breslau zu bestimmen, wurde daher auch von dem Posener Komité, unter Widerlegung dieses ungerecht-

fertigten Verlangens, entschieden abgelehnt, bildet aber wieder einen neuen Stein des Anstoßes und rechtfertigt die Befürchtung, daß noch ein anderweitiges Komité zu demselben Zwecke auftreten dürfte, mit dem sich das Posener Komité auch noch zu einigen haben würde.

Die Vorarbeiten für diese Bahnlinie sind bis jetzt noch nicht eingeleitet, indem das Breslauer Komité seinen übernommenen Verpflichtungen nicht genügt hat. — Als ungefähre Länge der Bahn kann man 13 Meilen annehmen.

Durch diese Bahn würde eine direkte Verbindung Posen's, resp. Stettin's, mit Oberschlesien, Mähren und Oesterreich bewirkt werden, und ist die Herstellung derselben um so wünschenswerther als der Bau der Bahn von Stargard nach Posen wahrscheinlich im Frühjahr 1846 beginnen wird.

31. Thüringische oder Halle-Kassel-Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Unternehmens.

(Seite 1101.)

Nachdem bis zum Schlusse des Jahres 1844 die Arbeiten an den verschiedenen Bauwerken der Bahn, unter Leitung des Ober-Ingenieurs Mons, thätig fortgesetzt waren, wurden dieselben im Frühjahre 1845 auf der ganzen Linie von Halle bis Eisenach im weitesten Umfange begonnen. Die hierdurch im Laufe des Jahres 1845 gemachten Fortschritte lassen hoffen, daß die Eröffnung der Bahn, welche von Halle bis Weißenfels im Herbst 1846 und für die ganze Bahn im Herbst 1847 der ursprünglichen Bestimmung nach Statt finden sollte, schon vor diesen Terminen erfolgen können.

Von den im Ganzen zu bewegenden 1,580000 Schachtruthen Erde sind bereits über die Hälfte verarbeitet, und vom Planum sind über 9 Meilen fertig. Die Förderung der Bauwerke hält mit der der Erdarbeiten gleichen Schritt, und es sind besonders alle größeren Brücken, Viadukte ꝛc. kräftig in Angriff genommen und im Baue mehr oder weniger weit vorgeschritten.

Von den Elster- und Saalbrücken zwischen Halle und Weißenfels ist bereits ein großer Theil der Bögen geschlossen, andere sind dem Schlusse nahe. Die übrigen Saalbrücken sind, theils unter sehr schwierigen Umständen, fundamentirt oder in der Fundamentirung begriffen. Ein großer Theil der Pfeiler ist bis zu den Widerlagshöhen aufgeführt. Eben so steht es mit den Ilm-, Gera- und Hörselbrücken und mit den Viadukten, von welchen der Viadukt bei Gaberndorf bereits vollendet ist.

Von den auszuführenden 53 Strom- und Fluthbrücken, Viadukten und Aquadukten sind 42 gegründet und mehr oder weniger der Vollendung nahe, 8 aber völlig gewölbt. Die 82 über oder unter der Bahn fortzuführenden Wege, bei welchen zum Theil wegen der Höhe der Dämme bedeutende Bauten vorkommen, sind bis auf 37 vollendet, von denen 20 angefangen sind. Die kleineren Wasserbauten sind in großer Anzahl vollendet und der übrige Theil mit wenigen Ausnahmen in Angriff genommen.

Die Schienen für den Theil, welcher muthmaßlich 1846 in Betrieb gesetzt wird (von Halle bis Weißenfels) sind an ihren Bestimmungsort geschafft

und bei Ammendorf bereits die Ausführung des Oberbaues begonnen. Eben so ist der Bau der Bahnhöfe von Halle, Merseburg und Weißenfels in Angriff genommen worden.

Vom Anlagekapital sind 50 Prozent eingezahlt und ist es den Aktionären freigestellt, in den ersten Tagen des Januar 1846 die Aktien voll einzuzahlen, um dagegen vierprozentige Interimsaktien in Empfang zu nehmen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Indem wir hierbei auf das Seite 1127 Angeführte verweisen, erwähnen wir nur, daß die Richtung der Bahnlinie von Halle bis Eisenach feststeht. Für die Strecke von Eisenach bis Gerstungen konnte dies wegen des noch nicht regulirten Anschlusses an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn bisher noch nicht vollständig erreicht werden. Bei Erfurt ist eine Linie, welche durch Stadt und Festung geht, gewählt und genehmigt, so daß der Hauptbahnhof mit den Haupt-Reparatur-Werkstätten innerhalb der Stadt zu liegen kommt. Im Herzogthume Gotha wird durch eine Verlegung der Bahnlinie die Anhaltestelle von Mechterstädt nach Fröttstädt verlegt.

Der Bahnhof in Halle wird dicht neben den der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn gelegt und mit demselben durch Schienenstränge verbunden.

Die ganze Länge der Bahn beträgt, wie Seite 1128 erwähnt ist, 24,93 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.
(Seite 1128.)

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Es wurden bis Anfang November 1845 vereinnahmt durch 50 Prozent der Privat-Aktien	3,375000	—	—
und an Zinsen von den bis zur Verwendung ausgeliehenen Geldern	23511	17	6
In Summa	3,398511	17	6

Hiervon wurden folgende Ausgaben bestritten:

		Thlr.	Sgr.	Pf.			
1)	Für Grund-Entschädigung . .	520409	6	2			
2)	Für Erdarbeiten	921150	—	9			
3)	Für Herstellung der Bauwerke .	995074	9	11			
4)	Für Herstellung der Bahnhöfe, Einfriedigungen	6628	2	9			
5)	Für Anschaffung von Schienen, Schwellen, Nägeln ꝛc. . . .	263003	19	6			
6)	Für Anschaffung von Betriebsmitteln	44193	20	6			
7)	Für allgemeine Verwaltungskosten	19206	15	11			
8)	Für technische Leitung des Baues	68845	21	10			
9)	Für Vorarbeiten und Verzinsung des Baukapitals	108573	26	1			
					2,947185	3	5

	Thlr.	Sgr.	Pf.
disponibel in der Hauptkasse, in den Spezialkassen und schon gekündigt, oder mit kurzer Kündigung ausgeliehen	451326	14	1

Der monatliche Bedarf für den verflossenen Sommer 1845 beläuft sich auf durchschnittlich 300000 Thlr. Diese bedeutende Ausgabe dürfte nicht als ein Uebelstand, sondern als eine erfreuliche Erscheinung zu betrachten sein, wenn man erwägt, daß mit günstigen Umständen und durch große Anstrengung der Bau schneller als man erwarten konnte vorgeschritten und seinem Ende um so viel näher gebracht ist.

Man hegt keinesweges die Besorgniß, daß der ursprüngliche Kostenanschlag wesentlich überschritten werden wird, wobei indessen darauf hingedeutet werden muß, daß derselbe das auf 9,000000 Thlr. im Statut angesetzte Anlagekapital um 813791 Thlr. 29 sgr. 9 pf. in der Hauptsumme überschreitet, ohne daß die Ermäßigung auf die speziellen Anschlags-Positionen übertragen ist.

Der niedrigste Kours der Aktien war 97, der höchste 114¾, der jetzige (22. Januar 1846) 97½.

In Bezug auf

d. Steigungs- und e. Krümmungsverhältnisse.

ist Seite 1128 bis 1131 das Nöthige gesagt und führen wir nur an, daß durch die obigen und andere Statt gehabten kleinen Veränderungen an der Bahnlinie in Betreff der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der frühere Grundsatz festgehalten worden ist. Für jene beträgt das Maximum 1 : 200, für diese ist ein Radius von 300 Ruthen Minimum, mit wenigen Ausnahmen, wo Radien von 200 und 250 Ruthen in Anwendung kommen.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Erdarbeiten sind sehr bedeutend, indem nach dem Anschlage 1,580000 Schachtruthen Erde und Felsen verarbeitet werden müssen, von denen, wie bereits erwähnt, über die Hälfte bewegt ist. Die bedeutendsten Dämme und Einschnitte kommen vor:

a) zwischen Schkoppau und Ammendorf im Saalthale;
b) bei Beutitz, unweit Weißenfels;
c) bei Heusdorf und Apolda, bei welchem letztern Orte ein 60 bis 70 Fuß hoher und 200 Ruthen langer Damm geschüttet werden muß;
d) bei Tröbsdorf, wo der bedeutendste Einschnitt in der größten Tiefe zu 63 Fuß sich vorfindet;
e) bei Vieselbach, wo ein 60 Fuß hoher, jedoch nur kurzer Damm nöthig;
f) bei Linderbach, wo ein Damm von einer Durchschnittshöhe von 30 Fuß aus einem eben so tiefen Einschnitte gebildet werden soll;
g) bei Bischleben, wegen des 54 F. tiefen daselbst nöthigen Einschnittes;
h) bei Stedten, woselbst ebenfalls ein Durchstich von 58 Fuß Tiefe vorkommt und

i) beim Leina-Kanal, wo ein bedeutender Einschnitt zur Durchschneidung der Wasserscheide zwischen Elbe und Weser erforderlich ist, der überdies noch das Unangenehme hat, daß keine höheren Dämme zur Ablagerung daranstoßen.

Bei den Erdarbeiten sind vier verschiedene Transport-Methoden in Anwendung gekommen.

1) Mit gewöhnlichen Handkarren, auf Transportweiten bis zu 60 Ruthen;
2) Mit zweirädrigen Handkippkarren, welche auf leichter Holzbahn von zwei Menschen gezogen werden, bei Transportweiten von 60 bis 200 Ruthen.

Diese Transportmethode hat sich auf die angeführten Transportweiten als äußerst vortheilhaft bewiesen, und durch ihre ausgebreitete Anwendung auf der Bahn sind viele theuere Pferde-Transporte vermieden.

3) Mit zweirädrigen Kippkarren, welche durch Pferde gezogen werden, auf größere Transportweiten.
4) Mit vierrädrigen Kippkarren, welche auf provisorischen Eisenbahnen, bei Transporten großer Massen auf große Transportweiten, durch Pferde gezogen werden.

Bei Ausführung der Erdarbeiten, so wie anderer Handarbeiten, ist der Grundsatz festgehalten, große Entreprisen, wobei der Verdienst nur in die Hände Weniger, meist Bemittelter kommt, möglichst ganz zu vermeiden. Es werden daher die Erdarbeiten durchweg, mit alleiniger Ausnahme der wenigen Pferde-Transporte, in kleinen Akkorden ausgeführt, so daß der Arbeiter den ganzen Verdienst für sich hat.

Obgleich die meisten Eisenbahn-Verwaltungen gegen diese Methode eingenommen sind, ja sogar die Einführung derselben für unmöglich oder doch nur mit großen Opfern für möglich halten, so haben sich dennoch die Resultate derselben neben jenem humanen Zwecke hier als vortheilhaft erwiesen. Die Kontrole erheischt allerdings von Seiten der Beamten eine größere Thätigkeit als bei General-Entreprisen.

Die Flußthäler, welche die Thüringische Bahn verfolgt, sind von zum Theil hohen und steilen Bergwänden begrenzt. Man ist meistentheils genöthigt im Thale zu bleiben, und da sich der Fluß öfter von einer Seite zur andern bewegt, so sind die Anlagen vieler Brücken die natürlichen Folgen.

Es kommen vor:

a) bei der Elster 2 Brücken von zusammen 13 Oeffnungen, à 40 und 30 Fuß lichter Weite;
b) bei der Saale 9 Strom- und 11 große Fluthbrücken, von zusammen 118 Oeffnungen, zu 40 und 30 Fuß lichter Weite;
c) bei dem Gotthardtsteich bei Merseburg 1 vielleicht auch 2 Brücken;
d) bei der Ilm 4 Brücken mit 16 Oeffnungen, zu resp. 40 Fuß;
e) bei der Gera 3 Brücken mit 11 Oeffnungen, von denen 9 à 30 und 2 à 15 Fuß lichter Weite;
f) bei der Apfelstedt 2 Brücken mit 6 Oeffnungen, à 30 Fuß lichter Weite;

g) bei der Hörsel 8 Brücken mit 26 Oeffnungen, à 30 Fuß lichter Weite;
h) bei der Werra 4 Brücken mit Oeffnungen, à resp. 30 und 24 Fuß lichter Weite.

Außerdem machen sich nöthig:

2 Aquadukte für den Ullaer Bach und für den Leina-Kanal, in denen das Wasser über die Bahn geführt wird;

5 bedeutende Viadukte bei Apolda, Tröbsdorf, Vieselbach, Linderbach und bei Gotha, von denen der erste 75, der zweite 56, der dritte 50 und die beiden letzten 40 Fuß hoch sind.

16 Wege-Ueberführungen,
52 Wege-Unterführungen,
14 Brücken von 24 Fuß lichter Oeffnung,
10 „ „ 9—12 F. „ „
24 „ „ 8 „ „ „
27 „ „ 6 „ „ „
54 „ „ 4 „ „ „
63 „ „ 3 „ „ „
112 „ „ 2 „ „ „
179 Wege-Uebergänge in Planumshöhe mit Seiten-Durchläffen.

Außerdem sind noch mehrere bedeutende Futtermauern zu bauen, von denen eine bei Lengefeld, unweit Kösen, die 120 R. in der Saale lang geht.

Zu allen diesen Bauwerken sind erforderlich:

42400 Schachtruthen Erdausgrabung zu den Fundamenten,
52638 Schachtruthen Bruchstein-Mauerwerk,
1,126000 Kubikfuß Werkstücke, und
2969 Quadratruthen Pflaster.

Die Form der Schienen ist die der jetzt gewöhnlichen breitbasigen, Vignoles-Schienen genannt, ähnlich. Das Gewicht beträgt 19 Pfund pro laufenden Fuß und wird kontraktlich der bei weitem größere Theil zu 18 Fuß Länge geliefert. Von dem erforderlichen Schienenquantum, 11000 Tons, sind 3500 Tons, unter der Garantie der Herren Huth und Komp. zu London an die Rymney Iron Komp. in Wales übergeben, während über die Lieferung der übrigen noch nichts bestimmt ist.

Die Querschwellen sind 9 Zoll breit, 6 Zoll hoch und 8 Fuß lang, oder auch 10 Zoll breit, 5 Zoll hoch und 8 Fuß lang. Die Stoßschwellen 10 Fuß lang, 14 Zoll breit und 6 Zoll hoch. Da nur scharfkantiges Eichenholz zu dem Oberbau genommen wird, so ist der Preis 13 sgr. pro Kubikfuß, frei bis zur Stelle, nicht bedeutend, und wird erwartet, daß sich durch dieses splintfreie Holz ein recht solider Oberbau erzielen läßt.

Zur Befestigung der Schienenstöße werden gewalzte Platten genommen, die auf den Stoßschwellen mit den Schienen durch Hakennägel befestigt sind. Zur größeren Sicherheit des Stoßes sollen an denselben 8 Zoll lange Backen angebracht werden, welche, durch Schrauben in die Höhlungen hineingepreßt, beide zu einem Ganzen zu machen versprechen.

Drei Gradirhäuser in Salzungen an der Werra, in denen sich ausgezeichnetes Holz befindet, sind angekauft worden. Es soll mit diesem ganz von Salz geschwängerten Holz eine Strecke der Bahn belegt werden, um Erfahrungen zu sammeln, ob es vortheilhaft ist, das Holz mit Soole zu sättigen. Im günstigen Falle würde sich durch die vielen, an der Bahn liegenden Salinen Gelegenheit genug finden, diese Operation zu vollführen.

Ferner ist wegen des Reichthums an ausgezeichneten Steinen an manchen Stellen der Bahnlinie beschlossen, Versuche mit steinernen Unterlagen zu machen, und wird eine solche Stein-Konstruktion gewählt werden, die es möglich macht, bei der späteren Unterhaltung einzelne Schwellen durch Steine zu ersetzen.

Die Anlage der **Bahnhöfe** wird bei der Bahn mit namhaften Kosten verknüpft sein, weil viele bedeutende Städte berührt werden. Bahnhöfe sind nöthig:

a. bei **Halle**, in unmittelbarer Verbindung mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn;
b. bei **Merseburg**;
c. bei **Weißenfels**;
d. bei **Naumburg**;
e. bei **Kösen**, welches wegen seines Bades und seiner romantischen Lage eine sehr bedeutende Frequenz verspricht;
f. bei **Apolda**;
g. bei **Weimar**;
h. bei **Erfurt**;
i. bei **Gotha**;
k. bei **Eisenach**;
l. bei **Gerstungen**, welches zwar nur ein Dorf, jedoch der Treffpunkt mit der über Meiningen, Hildburghausen, Koburg und Bamberg projektirten Bahn ist.

Die Bedeutung der berührten Städte, welche zum Theil Residenzen und fast ohne Ausnahme die Sitze von Oberbehörden sind und meistentheils Garnisonen haben, macht überall die Anlage von größeren Bahnhöfen nöthig.

Die darauf erforderlichen Gebäude zu Halle, Merseburg und Weißenfels sollten noch im Jahre 1845 in Bau genommen werden, da gehofft wird, die Strecke von Halle bis Weißenfels noch im Jahre 1846 zu eröffnen.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Die Mitglieder der Direktion, des Verwaltungsraths, so wie die Namen der Oberbeamten sind folgende:

A. Mitglieder der Direktion.

a. **Von den betreffenden Staats-Regierungen ernannt:**

1) **Graf von Keller** zu Erfurt, Königlicher Kammerherr, Vorsitzender und Königlich Preußischer Kommissarius;

2) Dr. Batsch daselbst, Großherzoglich Sächsischer Major, Großherzoglich Sächsischer Kommissarius;

3) Arzberger zu Gotha, Großherzoglich Sächsischer Regierungs- und Ober-Steuerrath, Herzoglich Sächsischer Kommissarius.

b. Vom Verwaltungs-Rathe gewählt:

4) Freiherr von Groß zu Weimar, Großherzoglich Sächsischer Kammerherr und Geheimer Finanzrath;

5) Herrmann zu Erfurt, Stadtrath;

6) Volcker zu Gotha, Kommerzienrath;

7) Schumann zu Erfurt, Königlich Preußischer Major a. D.

B. Mitglieder des Verwaltungs-Raths.

1) 2) 3) die sub A. 1, 2 u. 3 aufgeführten Mitglieder der Direktion.

4) Wucherer zu Halle, Geheimer Kommerzien-Rath, Stadtrath und Rittmeister a. D.;

5) Jacob zu Halle, Kaufmann;

6) Rulandt zu Merseburg, Banquier und Vorsteher der Stadtverordneten;

7) Rasch zu Naumburg, Bürgermeister;

8) von Helldorf zu Weimar, Kammerherr u. Landes-Direktions-Rath;

9) Dr. Kieser zu Jena, Geheimer Hofrath und Professor;

10) Glenck zu Gotha, Bergrath;

11) Oschmann zu Gotha, Landschafts-Kassirer;

12) Heerwart zu Eisenach, Geheimer Regierungs-Rath.

C. Syndicus der Gesellschaft:

Schmeisser zu Erfurt, Justiz-Kommissar und Notar.

D. Technische Oberbeamte.

1) Mons zu Erfurt, Ober-Ingenieur;

2) Plange das., Stellvertreter desselben;

3) Garcke zu Halle, Königl. Wegebaumeister;

4) Weishaupt zu Naumburg,
5) Dihm zu Weimar,
6) Streichhan zu Erfurt,
7) Roeder zu Gotha,
} Abtheilungs-Ingenieurs.

E. Kassenbeamte.

Saal zu Erfurt, Rendant der Hauptkasse.

F.

Brandt zu Erfurt, Maschinenmeister.

Die Direktion hat 15 Lokomotive bei Stephenson und Komp. in Newcastle und 6 bei Borsig in Berlin bestellt. Aus letzterer Fabrik werden auch 6 Tender bezogen und sind andere 12 Tender in Magdeburg in Bestellung gegeben, so daß der Bedarf an Maschinen und Tendern pro 1846 und 1847 gedeckt ist.

Wegen Beschaffung von Personenwagen sind die nöthigen Einleitungen getroffen. Für Güterwagen sind 100 Satz Räder und Achsen aus Eschweiler-Aue von den Herren Michiels u. Komp., laut abgeschlossenen Kontrakts, größtentheils schon angekommen. Es ist die Absicht, dieselben vorläufig bei dem Erdtransport zu benutzen.

Wegen Beschaffung der Coaks sind die nöthigen Untersuchungen geschehen und wird der Bedarf baldigst gedeckt werden.

32. Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn von der kurhessischen Grenze nach Lippstadt.

a. Geschichte derselben.

Der Seite 1102 angeführte, von Preußen, Sachsen-Weimar, Gotha und Kurhessen unterm 20. Dezember 1841 abgeschlossene Staatsvertrag verpflichtete die Regierungen dieser Staaten, eine Eisenbahn über Halle, in der Richtung auf Merseburg, Naumburg, Weißenfels, Gotha, Eisenach, Berka, Kassel und Paderborn zum Anschluß an die damals in Vorbereitung begriffene Bahn von Minden nach Köln zuzulassen und zu befördern. In Folge dessen wurden preußische Ingenieure, an deren Spitze der jetzige Baumeister der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Herr Henz, stand, mit der Ermittelung der zweckmäßigsten Bahnlinie beauftragt und diese Arbeiten auf Staatskosten im Jahre 1842 in Paderborn vollendet.

Nachdem sowohl die Thüringische Eisenbahn als auch die weitere Fortsetzung derselben durch Kurhessen bis zur preußischen Grenze gesichert war, bildete sich für die Ausführung des noch fehlenden Theiles von der kurhessischen Grenze bis zur Köln-Mindener Eisenbahn in Paderborn ein Komité. Durch ein Reskript des Finanz-Ministeriums vom 18. September 1844 wurde dem Unternehmen eine Unterstützung von 190000 Thlr., aus dem Legate des Königs Friedrich Wilhelm **III.** herrührend, zur Disposition gestellt, und die unentgeltliche Verabfolgung der mit großer Genauigkeit und Zuverlässigkeit ausgearbeiteten Kostenanschläge zugesichert.

Nach den hierauf eingeleiteten Verhandlungen wurde dem Komité vom Finanz-Minister die Erlaubniß ertheilt, zur Aktienzeichnung auffordern zu dürfen. Dies geschah am 26. März 1845 unter nachstehenden Bedingungen:

1) Das Stammkapital der Gesellschaft ist, auf Grund der für Rechnung des Staates sehr ausführlich ausgearbeiteten und der Gesellschaft kostenfrei zugesicherten Anschläge und Vorarbeiten, auf fünf Millionen fünfmalhunderttausend Thaler Preußisch Kourant festgesetzt, wovon ein Theil in Paderborn zur Betheiligung der Provinz, und der andere in Berlin zur Zeichnung kommen soll.

2) Sobald das **ad** 1 gedachte Stammkapital gedeckt ist, wird die Aktienzeichnung geschlossen, damit einem jeden Zeichner der Betrag der von ihm angenommenen Zeichnung unreduzirt zu Theil werde.

3) Laut hohem Ministerialbefehl hat jeder Zeichner bei der Zeichnung zehn vom Hundert des Nennwerthes der gezeichneten Summe in baarem Gelde oder in depositalfähigen Effekten niederzulegen. Das baare Geld bleibt bis nach Ablauf des Monats, in welchem die Konstituirung der Gesellschaft durch eine General-Versammlung der Aktienzeichner erfolgt, unverzinst; dagegen verbleiben die auf deponirte Papiere laufenden Zinsen dem Zeichner. Die eingegangenen Gelder und Papiere werden Seitens des Komité's sofort bei der Königlichen Bank deponirt. — Preußische Staatspapiere und Pfandbriefe werden zum Nominalwerth, alle übrigen bei der Bank oder Seehandlung depositalfähigen Papiere zu dem Beleihungskours dieser Institute angenommen. — Ueber die in Berlin bei dem Königl. Geheimen Kommerzienrath Herrn Wilhelm Beer, und in Paderborn bei den Herren A. Paderstein u. Meyersberg für das Komité geschehenen Einzahlungen werden von denselben im Namen des Komité's Quittungen auf den Namen der Zeichner ertheilt, die zugleich die Zusicherung der Annahme der Zeichnung enthalten und nach konstituirter Gesellschaft später bei Rückgabe des Depots und wirklicher Einzahlung gegen förmliche Quittungsbogen umgetauscht werden.

4) Die General-Versammlung zur Konstituirung der Gesellschaft durch Vereinbarung des Gesellschaftsstatuts und Wahl der Gesellschaftsvorstände wird von dem Komité unmittelbar nach geschlossener Zeichnung berufen.

5) Sogleich nach erfolgter und angenommener Wahl der Gesellschaftsvorstände wird das Komité seine Funktionen in die Hände derselben niederlegen.

6) Zur Theilnahme an dieser, so wie an allen General-Versammlungen, die vor Genehmigung der Statuten etwa nöthig werden, sind nur solche Personen berechtigt, die sich durch den Besitz der Zusicherungsscheine gegen das Komité legitimiren, und genügt die notarielle Beglaubigung über den Besitz. Vertretung durch Bevollmächtigte in den General-Versammlungen ist zulässig, wenn die Bevollmächtigten selbst Aktionäre sind.

7) Die Abstimmungen in den General-Versammlungen erfolgen, bis durch die Statuten etwas Anderes festgesetzt wird, nach dem Aktienkapital, jedoch mit der Maaßgabe, daß je Tausend Thaler eine Stimme geben und daß kein Aktionär für seine Person mehr als dreißig Stimmen haben kann. Abwesende Aktionäre werden durch die in der General-Versammlung durch Stimmenmehrheit gefaßten Beschlüsse der Anwesenden in allen gesellschaftlichen Beziehungen gebunden.

8) Bis nach geschehener Wahl der statutenmäßigen Gesellschaftsvorstände vertritt das unterzeichnete Komité die Gesammt-Interessen der Aktionäre. Das Komité ist ermächtigt, Namens derselben Anträge in allen, das projektirte Eisenbahn-Unternehmen betreffenden Angelegenheiten bei den Behörden zu formiren, insbesondere die Festsetzung der Bahnlinie und die Ertheilung der Konzession zu extrahiren, die Anschluß-Verhandlungen mit den Organen der zu verbindenden Bahnen zu betreiben und zu vollziehen, alle zur Konstituirung der Gesellschaft erforderlichen Einleitungen zu treffen, auswärtige Agenten und Bevollmächtigte zu bestellen und die Remuneration derselben festzusetzen, das Statut zu entwerfen und General-Versammlungen zu berufen. Die Einberufung der General-Versammlungen geschieht durch zweimalige Insertion in den Westphälischen Merkur, zwei Berliner Zeitungen, ferner in die Kölnische Zeitung und in die Frankfurter Oberpostamtszeitung, spätestens einen Monat vor dem Versammlungstage.

9) Das Komité wird über sämmtliche, bis zur Niederlegung seiner Geschäfte entstandenen und von der Gesellschaft zu übernehmenden Verausgabungen die strengste Rechenschaft ablegen.

In sehr kurzer Zeit war das erforderliche Kapital gezeichnet und somit das Unternehmen in dieser Hinsicht gesichert. In einer am 29. Mai 1845 zu Paderborn gehaltenen General-Versammlung konstituirte die Gesellschaft sich durch Vollziehung des Statuts und durch die Wahl der Gesellschaftsvorstände, weshalb die vorläufig ausgegebenen Zusicherungsscheine unterm 16. Juni gegen Quittungsbogen umgetauscht wurden.

Ein baldiger Angriff des Unternehmens steht um so mehr zu erwarten, als die Vollendung der Bahn jedenfalls mit der mit ihr in Verbindung stehenden Friedrich-Wilhelms Nordbahn zusammenfallen muß.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahn schließt sich bei Haueda an die Kurhessische Friedrich-Wilhelms Nordbahn an und geht von dort über Paderborn nach Lippstadt. Da die Bahnlinie der Köln-Mindener Bahn sich nicht über Lippstadt zieht (was früher der Fall sein sollte), so ist die Führung einer besonderen Bahn von Lippstadt über Soest nach Hamm genehmigt, um sich hier mit dieser Bahn zu vereinigen. Wahrscheinlich wird dieser Bau von der Gesellschaft der Köln-Mindener Eisenbahn ausgeführt werden.

Die Länge der Bahn von der kurhessischen Grenze bis Lippstadt beträgt 12,1 Meilen; die der Bahnlinie von Lippstadt bis Hamm 5,5 Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Das Anlagekapital der Gesellschaft ist auf 5,500000 Thlr. veranschlagt und soll durch 55000 Aktien à 100 Thlr. gedeckt werden. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich mithin auf 454545 Thlr.

Der niedrigste Kours der Aktien war 96½, der höchste 103, der jetzige (24. Januar 1846) 96½.

d. Sonstige Verhältnisse der Bahn.

Mitglieder der Direktion sind:

Oberlandesgerichts-Vice-Präsident Ebmeier;
Oberlandesgerichts-Rath Delius;
Lieutenant a. D. Mantell;
Amtsrath Risse;
Banquier A. Paderstein.

Mitglieder des Verwaltungsraths:

Bürgermeister Schulenburg zu Soest;
von und zu Brenken zu Erpernburg;
Graf von Sierstorpff zu Driburg;
Amtmann Wiederhold zu Peckelsheim;
Kaufmann zur Helle zu Lippstadt;
Ober-Amtmann Engelbrecht zu Dahlheim;
Oberlandesgerichts-Assessor Mekus;
Kaufmann Kölling;
Stadt-Direktor Brandis;

Kaufmann Hesse;
Kaufmann Ferrari;
Forstmeister Dankelmann.

Ueber die Rentabilität des Unternehmens enthält der vom Komité veröffentlichte Prospektus Nachstehendes:

Wenn den Bewohnern der Provinz Westphalen der großartige Verkehr auf den, in der Richtung dieser projektirten Eisenbahn liegenden Staatsstraßen hinlänglich bekannt ist und sie die unbedingte Nothwendigkeit einer Eisenbahn-Anlage erkennen läßt, so muß den Bewohnern ferner Gegenden ein Blick auf die Karte zeigen, daß diese Bahn allein dazu bestimmt ist, allen Verkehr von Belgien, Holland, den rheinischen und bergisch-märkischen Fabrikdistrikten nach Kurhessen, Thüringen, Sachsen, Schlesien und Böhmen und weiter durch die Ferdinands-Nordbahn nach Oesterreich aufzunehmen. Diese Bahn, welche das gewerbreiche Rheinland und Westphalen mit Leipzig und Breslau innerhalb der Grenzen des großen deutschen Zollvereins um 12 Meilen näher verbindet als über das außer dem Zollvereinsgebiet liegende Königreich Hannover, wird also den ganzen großartigen Personen- und Güterverkehr des westlichen und östlichen Deutschlands, Belgiens, der Niederlande und des nordöstlichen Frankreichs in sich vereinigen; wie sie auch ferner dazu berufen ist, bei dem unzweifelhaften Zustandekommen der Eisenbahn von Eisenach über Meiningen nach Bamberg und Regensburg, die kürzeste Verbindung der obengedachten Länder mit dem Innern von Baiern und der Donau herzustellen. — Die in naher Richtung der Bahn liegenden Eisenhütten, Blei-, Kupfer- und Pudlingswerke, Reckhämmer und Drahtwalzen zu Altenbeken, Beleke, Warnstein, Bredelar, Stadtberge und Holte, die unmittelbare Berührung der Salinen von Salzkotten und Westernkotten, die Steinkohlenreviere bei Dortmund und Brünninghausen, welche jetzt schon, ungeachtet des theuern Landtransports, auf der Linie der projektirten Eisenbahn über 500000 Scheffel versenden; die außerordentlich bedeutenden Getreidetransporte des produktiven Fürstenthums Paderborn nach den bergisch-märkischen Fabrikdistrikten versprechen der Bahn bedeutenden Binnenverkehr.

Es kann angenommen werden, daß sich auf der Staatsstraße, in der Richtung der projektirten Eisenbahn nach den östlichen preußischen Staaten, Schlesien, Sachsen und umgekehrt, transitirend an Frachtgütern bewegen 1,000000 Ztr.

Binnenverkehr, als: Steinkohlen . . .	500000 Ztr.	
Getreide	500000 „	
Roheisen, fertiges Eisen, Kupfer, Blei, Konsumtionsartikel und Bauholz, von der Oberweser u. s. w. . .	400000 „	
	1,400000 Ztr.	
Von dem Binnenverkehr soll die Bahn nur eine Einnahme auf sechs Meilen haben, also kann nur die Hälfte in Anrechnung kommen mit		700000 „

Es kann ferner angenommen werden, daß bei Eisenbah-

Digitized by Google

nen eine Progression in den Verkehrsverhältnissen um ein Drittheil eintritt, so ist dieses mit circa . . . . 600000 Ztr.
in Anrechnung zu bringen.

Zusammen	2,300000 Ztr.

Zum Preissatz von 6 pf. pro Meile auf $12\frac{1}{10}$ Meilen Einnahme	464000 Thlr.
100000 Personen, welche die ganze Bahn befahren, zu $3\frac{1}{2}$ sgr. pro Person und Meile	141000 "
100000 Personen, welche die Bahn nur zur Hälfte befahren	70500 "
Zusammen	675500 Thlr.
Davon kommen 50 Proz. Unterhaltungs- und Betriebskosten in Abzug	337750 "
Bleibt reine Einnahme	337750 Thlr.

Hiermit sind $5\frac{1}{3}$ Millionen zu verzinsen. Reinertrag $6\frac{1}{3}$ Proz.

Das Hülfskapital von 190000 Thlr. ist hierbei nicht in Berechnung gezogen, kann aber, falls dem Staate die Verwendung als Reservefonds genehm ist, einen bedeutenden Vortheil gewähren, indem alsdann in den ersten Jahren, wo die zu vertheilende Dividende sich vielleicht nicht höher belaufen möchte, als sie, dieser sehr mäßig angelegten Berechnung nach, sich herausstellt, für denselben nichts abgezogen zu werden brauchte.

33. Köln-Minden Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

(Seite 805.)

Die Bauausführung nahm im August 1844 ihren Anfang, und zwar in den Abtheilungen I. (Deutz-Duisburg) und VII. (Brakmeier bis zur Landesgrenze). Die Leitung derselben war dem Königl. Regierungs- und Baurath König übertragen, dem als Stellvertreter für Verhinderungsfälle und zur Unterstützung der Baukondukteur Leopold beigegeben war.

Bei der Unbestimmtheit, welche über die Richtung der größten Hälfte der Bahn (von Essen bis Bielefeld) herrschte, konnten natürlich nur auf diesen Strecken vorläufige Nivellements vorgenommen werden, wogegen die spezielleren Vorarbeiten erst im März 1845 begannen, nachdem eine Allerhöchste Entscheidung in Bezug auf die Richtung dieser Bahnlinie erfolgt war. Aus diesem Grunde sind die speziellen Vorarbeiten noch für einen Theil der Bahn unvollendet, werden aber mit um so größerer Thätigkeit betrieben. Ihre Vollendung wird aber dadurch verzögert, daß die Techniker sich gleichzeitig mit der Bauausführung befassen müssen, indem es zur raschen Vollendung des Baues unumgänglich nothwendig ist, die Arbeiten stückweise zur Ausführung zu bringen, ehe noch Projekte und Anschläge über das Ganze vorliegen. Dieser Umstand hat auch die Beendigung der Vorarbei-

ten für diejenigen Strecken verzögert, für welche die Richtung im Allgemeinen bereits früher festgestellt war.

Ein anderer Grund der Verzögerung des Baues war der Grunderwerb, indem derselbe einestheils in der Regel die spezielle Ausarbeitung der Bauprojekte voraussetzt, anderntheils die Grundbesitzer selten zu gütlichen Einigungen geneigt waren. Namentlich war dies in den Gemeinden Deutz, Mühlheim am Rhein und Düsseldorf der Fall; in letzterer Gegend kam es in dieser Hinsicht so weit, daß ein Theil der Bauarbeiten durch gerichtliches Urtheil zerstört wurde, weil die Gesellschaft eine Landstrecke in Besitz genommen hatte, ohne sich vorher mit dem Eigenthümer geeinigt zu haben.

Ungeachtet dieser Hindernisse gelang es der Thätigkeit der Direktion und der andern Beamten, den Bau auf der Bahnlinie zwischen Deutz und Düsseldorf so weit zu fördern, daß am 15. Oktober 1845 die Strecke von Deutz bis Langenfeld versuchsweise, die Linie von Deutz bis Düsseldorf aber am 15. Dezember 1845 dem Verkehre eröffnet werden konnte.

Auf der weitern Bahnlinie sind namentlich die größern Bauwerke in Angriff genommen; die Erdarbeiten werden nur in dem Maaße gefördert, daß sie rechtzeitig vor Vollendung der großen Bauwerke, von denen die Benutzung der Bahn abhängt, fertig werden. Im Allgemeinen sind die Bauten so weit vorgeschritten, daß die Bahn in ihrer ganzen Länge im Laufe des Jahres 1847 eröffnet werden kann. Bis dahin wird hoffentlich auch die Bahn von Hannover nach Minden, obwohl bis jetzt noch kein Anfang dazu gemacht ist, vollendet sein, so daß im Jahre 1847 eine ununterbrochene Eisenbahn-Verbindung zwischen Köln und den schon bestehenden östlichen Eisenbahnen hergestellt sein wird.

Vom Anlagekapital sind bis 15. Dezember 1845 40 Prozent eingezahlt.

Zu erwähnen wäre noch, daß durch folgende Kabinetsordre vom 11. Juli 1845 der Gesellschaft die Anlage einer Eisenbahn vom Lipperheider Bahnhofe bis Ruhrort gestattet ist:

Nach Ihrem Antrage vom 30. v. M. will Ich, nachdem der Administrationsrath der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf Grund des §. 5 der unterm 18. Dezember 1843 bestätigten Statuten derselben den Bau einer Zweigbahn von dem Lipperheider Bahnhofe nach Ruhrort beschlossen hat, zur Anlage dieser Zweigbahn hierdurch Meine Genehmigung ertheilen. Zugleich bestimme Ich, daß der gedachten Gesellschaft in Ansehung der vorbezeichneten Zweigbahn das Recht zur Expropriation der erforderlichen Grundstücke nach Maaßgabe der in dem Gesetze vom 3. November 1838 hierüber eingegangenen Vorschriften zustehen soll.

Sanssouci, den 11. Juli 1845.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanz-Minister Flottwell.

Ruhrort gegenüber beginnt die Ruhrort-Krefeld-Gladbacher Eisenbahn, und wird durch diese, in Verbindung mit der Düsseldorf-Gladbach-Aachen Eisenbahn, eine direkte Verbindung mit Aachen hergestellt.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe; Seitenbahnen.

(Seite 798 u. 805.)

Die wichtigen Interessen, welche sich an die Richtung dieser Bahn knüpfen, haben, wie wir schon früher gezeigt, langwierige Erörterungen und vielfache Untersuchungen veranlaßt, wodurch die definitive Bestimmung über einen großen Theil der Bahn bis in die neueste Zeit verzögert ist. Nunmehr sind indeß alle wesentlichen Punkte bestimmt, und zwar dahin, daß die Bahn von Deutz über Mühlheim a. Rh., Düsseldorf, Duisburg, durch das Emscher Thal nach Dortmund über Camen nach Hamm, über Ahlen, Oelde, Rheda, Gütersloh nach Bielefeld und über Herford nach Minden geführt wird. Nur über die Strecke von Minden bis zur Landesgrenze, zum Anschlusse an die von Hannover dahin zu führende Bahn, ist noch nicht definitiv bestimmt, indem der Staat die im §. 3 des Statuts nach Maaßgabe der mit der Königl. Hannoverschen Regierung zu führenden Verhandlungen vorbehaltene Zustimmung zum Bau noch nicht ertheilt hat.

Die Hauptstreitfragen über die Bestimmung der Bahn wollen wir hier kurz erörtern. Dieselben waren, von Deutz ausgehend, folgende:

1. Die Gemeindevertretung der Stadt Deutz wünschte die Anlage des Bahnhofes an der Südseite der Stadt. Aus technischen Gründen und der bequemeren Kommunikation mit der Rheinischen Eisenbahn wegen, wurde aber die Lage des Bahnhofes an der Nordseite beantragt und vom Königl. Finanz-Ministerium genehmigt.

2. Es war zweifelhaft, welche Lage dem Bahnhofe bei Düsseldorf am zweckmäßigsten zu geben sei. Eine Ansicht sprach sich für den Bahnhof am Wehrhahn (ohne direkte Verbindung mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn) aus; die andere Ansicht verlangte die Anlage des Bahnhofes neben dem der Düsseldorf-Elberfelder Bahn. Erstere hatte für sich, daß die Bahnlinie wohlfeiler, kürzer und für den Betrieb bequemer geworden wäre; für letztere sprach die unmittelbare Verbindung mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn und die größere Nähe der Stadt Düsseldorf und des Rheines. Für letztere Ansicht ist entschieden worden, nachdem die Stadt Düsseldorf und die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft Opfer gebracht haben, welche die Gesellschaft für die größeren Anlagekosten zum Theil entschädigen.

3. Die Städte und Gewerkschaften von Essen und Bochum verfochten eifrig die Führung der Bahn über Essen und Bochum nach Dortmund, anstatt der von der Direktion beantragten Richtung durch das Emscher-Thal. Da jene Linie schlechte Neigungs- und Krümmungsverhältnisse bekommen und ungefähr 1,000000 Thlr. mehr Kosten verursacht haben würde, so ist die Entscheidung für die Linie durch das Emscher-Thal erfolgt, weil jene Nachtheile durch entsprechende Vortheile der Linie über Essen und Bochum nicht aufgewogen wurden.

4. Diejenige Frage, welche auf den größten, im Statut unentschieden gelassenen Theil der Bahnlinie von Einfluß sein mußte, war die: ob die Bahn von Dortmund über Soest oder über Hamm weiter zu führen sei?

Für die Linie über Soest gab es im Wesentlichen nur Eine Richtung: von Dortmund über Unna, Werl, Soest, Lippstadt nach Bielefeld; nur zwischen den beiden letztgenannten Orten konnte die Richtung zweifelhaft sein, und entweder über Rietberg oder über Gütersloh genommen werden. Für den Fall der Berührung von Lippstadt war für die Richtung über Rietberg entschieden.

Für die Linie über Hamm kamen dagegen mehrere Richtungen zur Erörterung:

a) von Dortmund über Unna, Hamm, Lippstadt nach Bielefeld;
b) von Dortmund über Unna, Hamm und Soest nach Lippstadt und Bielefeld;
c) anstatt von Dortmund über Unna nach Hamm, über Camen dahin;
d) anstatt von Hamm über Lippstadt nach Bielefeld, dahin über Ahlen, Oelde und Rheda.

Die Direktion sprach sich vorzugsweise für die Richtung über Unna, Werl, Soest und Lippstadt aus, weil sie diese nach den Verkehrsverhältnissen für die vortheilhafteste hielt. Nachdem aber, mit Rücksicht auf den Anschluß einer Bahn von Münster nach Hamm, für die Richtung über Hamm entschieden war, beantragte man die Richtung von Dortmund über Camen, Hamm, Ahlen, Oelde und Rheda nach Bielefeld, welche auch, der Kürze der Linie wegen, definitiv gewählt ist. Die Direktion hatte, nachdem Hamm als Richtungspunkt bereits bestimmt war, zur Ausgleichung der Interessen noch angeboten, die projektirte Münster-Hammer Bahn bis Werl fortzusetzen, wenn man dadurch die Linie über Soest gewinnen könnte. Dieser Antrag ist unberücksichtigt geblieben; dagegen ist bestimmt worden, daß die durch einen Staatsvertrag gesicherte Bahn von Kassel bis zur Köln-Minden Bahn sich in Hamm anschließen und Soest berühren soll. Dabei ist vom Königl. Finanz-Ministerium eröffnet worden, daß dasselbe nicht abgeneigt sei, die Ueberlassung der Strecke der bezeichneten Bahn nach Kassel von Hamm über Soest bis Lippstadt an die Köln-Minden Eisenbahngesellschaft zu beantragen, falls diese die Bahnstrecke zu bauen wünsche.

5. Lange war die Lage des Bahnhofes bei Bielefeld zweifelhaft. Die Vertretung der Stadt wünschte die Anlegung desselben vor dem Oberen Thore und offerirte für den Fall der Annahme ihres Antrages eine Beisteuer von 10000 Thlr. Aus technischen und finanziellen Gründen ist für die Lage des Bahnhofes vor dem Niederen Thor entschieden worden.

6. Ein Theil der Einwohnerschaft von Minden hat lange gegen die Führung der Bahn von Rehme an auf dem rechten Weser-Ufer und gegen die Anlegung des Bahnhofes auf dem rechten Ufer reklamirt, indem sie die Ueberbrückung bei Minden beantragten. Aus technischen und militärischen Rücksichten ist für die Beibehaltung der Linie auf dem rechten Weser-Ufer entschieden.

Die Länge der Hauptbahn beträgt ungefähr 35 Meilen. Die wichtigsten Bahnhöfe werden die zu Deutz, Minden und zu Dortmund sein; hierauf folgen die zu Düsseldorf, Duisburg, auf der Lipperhaide und zu Hamm. Auf der fertigen Bahnstrecke zwischen Deutz und Duisburg sind an kleineren Bahnhöfen und Anhaltestellen eingerichtet: zu Mühlheim a. Rh., Küppersteg, Langenfeld, Benrath und Kalkum.

Die Anlage einer Zweigbahn von ¼ Meile Länge nach dem Duisburger Hafen ist definitiv bestimmt; der Bau einer Seitenbahn nach Ruhrort (1¼ Meile lang), wie wir gesehen haben, genehmigt, und über die Anlage einer Zweigbahn nach Mühlheim a. d. Ruhr (¾ Meile lang) wird noch verhandelt. Außerdem steht vielleicht noch, wie oben erwähnt, der Bau einer Bahn von Hamm bis Lippstadt in Aussicht, welche eine Länge von ungefähr 5½ Meilen haben wird.

c. Anlage- und Einrichtungskapital.

(Seite 894.)

Da die Spezial-Anschläge zum größten Theile noch nicht aufgestellt sind, so läßt sich mit einiger Sicherheit nicht angeben, wie sich die Anlagekosten des Unternehmens zu dem generellen Voranschlage, auf welchem die vorläufige Festsetzung des Aktienkapitals auf 13,000000 Thlr. (gedeckt durch 65000 Stamm-Aktien à 200 Thlr.) beruht, verhalten werden. Man glaubt indeß, daß mit diesem Kapitale ausgereicht werden wird, wenn auch im generellen Voranschlage die Strecke von Minden bis zur Grenze ganz unberücksichtigt geblieben ist und manche Positionen, namentlich das Betriebsmaterial und die Bahnhöfe, bedeutend zu niedrig angeschlagen sind. Zur Ausgleichung des bei diesen Positionen zu erwartenden Defizits trägt die Abkürzung der Bahn durch die Richtung über Camen, Ahlen und Oelde bei; auch wird an andern Positionen wahrscheinlich erspart werden. Bei dieser Vergleichung sind jedoch natürlich die Kosten derjenigen Anlagen nicht in Anschlag gebracht, welche auch im generellen Voranschlage gar nicht berücksichtigt sind, namentlich die Kosten der Zweigbahnen und der Verbindung des Bahnhofes zu Deutz mit dem linken Rheinufer. Die Kosten dieser Anlagen werden dem Baukapital hinzutreten, werden aber auch eine besondere Rente abwerfen. Hinsichtlich der Kosten der Zweigbahnen bemerken wir, daß der Staat es im voraus abgelehnt hat, dadurch das Stamm-Aktienkapital erhöhen zu lassen, so daß also event. zur Deckung derselben Prioritäts-Aktien emittirt werden müssen.

Zur Verminderung der Baukosten tragen auch etwas die Leistungen mehrerer Städte bei. Namentlich haben die Städte Düsseldorf, Duisburg, Dortmund, Hamm, Ahlen, Rheda und Gütersloh das innerhalb ihrer Gemarkungen erforderliche Terrain ganz oder zum Theil unentgeltlich zur Disposition gestellt.

Bis 15. Dezember 1845 sind 4 Einzahlungen von 10 Proz. erfolgt.

Der niedrigste Kours der Aktien war 98⅛; der höchste 120; der jetzige (24. Januar 1846) 99.

Die Einnahmen und Ausgaben vom August 1843 bis 17. Juni 1845 waren, wie folgt:

No.	Einnahme.	pro August 1843 6. Februar 1844. Thlr.	sgr.	pf.	pro 7. Februar ult. Dezbr. 1844. Thlr.	sgr.	pf.	pro 1. Januar 17. Juni 1845. Thlr.	sgr.	pf.	Summe. Thlr.	sgr.	pf.
1	Erste und zweite Einzahlung: 20 Proz. des Aktienkapitals .	1,108700	—	—	100800	—	—	1,168000	—	—	2,377500	—	—[1])
2	Extraordinaria	57	28	1	25120	11	4	537	—	2	25715	9	7[2])
	Summe	1,108757	28	1	125920	11	4	1,168537	—	2	2,403215	9	7
	Ausgabe.												
1	Verwaltungskosten (incl. Vorarbeiten)	3578	25	10	125622	19	2	24924	12	3	154125	27	3[3])
2	Baukosten	—	—	—	419373	21	—	575705	29	11	995079	20	11
3	Anschaffung des Betriebsmaterials	—		—	36070	21	—	34765	18	6	70836	9	6
4	Zinsen für die Einzahlung auf das Aktienkapital	—	—	—	—	—	—	55700	—	—	55700	—	—
5	Extraordinaria	—	—	—	3107	13	9	5038	—	—	8145	13	9[4])
	Summe	3578	25	10	584174	14	11	696134	—	8	1,283887	11	5
	Bestand am 18. Juni 1845	—	—	—	—	—	—	—	—	-	1,119327	28	2

[1]) Das Soll der ersten und zweiten Einzahlung beträgt . . . . 2,600000 Thlr.
Davon sind erhoben 2,377500 „
mithin noch rückständig 222500 Thlr.,
welche der Staat zu entrichten hat und je nach dem Bedürfnisse der in der VII. Bahnabtheilung erforderlichen Zahlungen bei der Regierungs-Hauptkasse in Minden erhoben werden.

[2]) Unter der extraordinären Einnahme sind 20791 Thlr. 11 pf. Zinsen von den bei den Bankhäusern hinterlegten Beständen pro 1844 und 3815 Thlr. 7 sgr. Agio für veräußerte Aktien enthalten.

[3]) Unter diesen Ausgaben sind die Kosten der Vorarbeiten aus den Jahren $18\frac{41}{43}$ mit 42534 Thlr. 16 sgr. 3 pf. enthalten.

[4]) Die extraordinäre Ausgabe pro 1844 ad 3107 Thlr. 13 sgr. 9 pf. besteht in Provisionskosten. Von jener pro 1845 sind 5000 Thlr. zur Stiftung der Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Gesellschaft den Depositen überwiesen.

d. Steigungs- und e. Krümmungsverhältnisse.

Im Allgemeinen ist bei der Bestimmung der Bahnlinie die Rücksicht maaßgebend gewesen, daß die Köln-Minden Eisenbahn eine große Verbindungsbahn ist, bei welcher es auf einen unter allen Umständen möglichst ungestörten Betrieb hauptsächlich ankommt. Schlechte Neigungen und Krümmungen sind daher möglichst vermieden. Die Steigungen überschreiten nur auf einer Strecke $\frac{1}{300}$, und zwar bei dem Uebergange über den Teutoburger Wald bei Bielefeld, wo das Steigen und Fallen $\frac{1}{200}$ ist.

Die kleinsten Kurven haben 300° Radius.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Erdarbeiten der Bahn, welche überall sogleich für ein Doppelgeleise ausgeführt werden, sind im Ganzen sehr bedeutend, am bedeutendsten in den Abtheilungen **VI.** und **VII.**, wo die Bahn den Teutoburger Wald und das ganze Gebirgsland zwischen diesem und dem Wesergebirge zu durchschneiden hat; am geringsten und verhältnißmäßig unbedeutend ist Abtheilung **I.** Tunnel und geneigte Ebenen kommen indessen nicht vor.

Sehr zahlreiche Brücken und Durchlässe müssen erbaut werden; alle werden massiv konstruirt und entweder gewölbt oder mit eisernen Trägern versehen. Von letzterer Regel macht nur die Ruhrbrücke eine Ausnahme, welche auf massiven Pfeilern einen hölzernen Oberbau nach der amerikanischen Gitterkonstruktion erhält. Die bedeutendsten Brücken und zugleich die bedeutendsten Bauwerke auf der ganzen Bahn sind die Ruhrbrücke bei Altstaden, der Viadukt über das Thal des Johannis-Baches bei Schildesche und über die Weserbrücke bei Voessen. Außer diesen sind noch als selbstständige größere Bauwerke zu bezeichnen: die Wupperbrücke bei Reuschenberg, die Lippebrücke bei Hamm und die Werrebrücke bei Bermbeck.

Der Ruhr-Uebergang besteht aus einer Strombrücke von fünf Oeffnungen zu 100 Fuß Weite und zwei Fluthbrücken von fünf, resp. vier Oeffnungen zu 40 Fuß Weite. Die Konstruktion der Strombrücke ist oben bereits angegeben, die Fluthbrücken werden massiv gewölbt; das Material ist Mendiger Lava; die Pfeiler werden auf Béton gegründet.

Der Viadukt über das Thal des Johannis-Baches ist 1200 Fuß lang und über der Tiefe des Thales 64 Fuß hoch, und besteht aus 28 Bogen zu 32 Fuß Oeffnung. Die Pfeiler werden, mit Ausnahme einiger, welche auf Felsen stehen, auf Béton gegründet; das Baumaterial ist Muschelkalk.

Der Weser-Uebergang besteht aus einer Strombrücke von 5 Bogen zu 60 und von 2 Bogen zu $24\frac{1}{2}$ Fuß Spannung und einer Fluthbrücke von neun Bogen zu 36 Fuß Spannung. Das Baumaterial ist Sandstein aus der **Porta Westphalica**, woselbst die Gesellschaft Steinbrüche acquirirt hat und auf ihre Rechnung ausbeuten läßt. Die Pfeiler werden ebenfalls auf Béton gegründet.

Für den Oberbau ist das System angenommen, welches bei dem zweiten Geleise der Magdeburg-Leipziger Bahn und auf der Magdeburg-Halber-

städter Bahn angewendet ist, nämlich als Unterlage achtfüßige eichene Querschwellen, und an den Stößen der Schienen fünffüßige Langschwellen; plattfüßige (Vignoles=) Schienen, auf den Querschwellen durch Hakennägel und auf den Langschwellen (an den Stößen) mit Unterlegung einer gewalzten, 9 Zoll langen und 6 Zoll breiten starken Eisenplatte durch Oberbleche und Holzschrauben befestigt. Der Oberbau soll einstweilen nur für ein Geleise ausgeführt werden.

Der Schienenbedarf für das erste Geleise ist zu 19000 Tons berechnet, wobei 18füßige Schienen zu 357 Pfund und ein geringer Theil 15füßiger zu 297½ Pfd. angenommen sind. Zur Begebung von 15000 Tons haben noch günstige Konjunkturen benutzt werden können.

Die Lieferung von 15000 Tons wurde im April 1844 an die Herren Horsch zu Lendersdorf, Michiels u. Komp. zu Eschweiler=Aue und Jacobi, Haniel u. Huyssen zu Gutehoffnungshütte übertragen. Der Preis stellt sich für 1000 Pfund auf den Verbrauchsstellen zwischen Deutz und Dortmund auf 35¾ Thlr., jenseits Dortmund, nach Maaßgabe der größeren Transportkosten, bis auf 37¾ Thlr. Der Preis würde etwas geringer zu bedingen gewesen sein, wenn man nicht verlangt hätte, daß die obere Platte der Schienen aus gutem deutschen Eisen bestehen müsse.

Der Bedarf an Schwellen für die Bahn beträgt ungefähr 388000 Stück, nämlich, unter der Voraussetzung, daß das bis jetzt angenommene System des Oberbaues beibehalten wird, aus 280000 Querschwellen und 108000 Langschwellen.

Sollten die Langschwellen künftig wegfallen und Querschwellen an deren Stelle treten, so vermindert sich die Gesammtzahl. Es ist versucht worden, die Lieferung der Schwellhölzer im Wege der Submission zu vergeben; da aber hierbei nur sehr hohe Preise (bis zu 2 Thlr.) erzielt werden konnten, so sind vorläufig nur kleine Quantitäten beschafft worden.

Der Preis für Hakennägel stellt sich auf 6 Thlr. 25 sgr., für die Unterlagsplatten 6 Thlr., für die Oberbleche 5½ bis 6 Thlr., für die Holzschrauben 10 Thlr. 29 sgr. 10 pf. pro Zentner.

Hinsichtlich der Größe der Bahnhöfe im Allgemeinen hat man die Erfahrungen der älteren Bahnen benutzen zu müssen geglaubt, bei welchen sich fast durchgängig bald nach der Ausbildung des Betriebes Mangel an Raum gezeigt hat. Da es bei der ersten Einrichtung mit weit weniger Schwierigkeiten und Kostenaufwand möglich ist, Anlagen herzustellen, welche auch einer Vermehrung des verausgabten Bedürfnisses genügen, als später, so ist überall auf eine ausreichende Größe der Bahnhöfe Bedacht genommen.

Ueber die Ausführung des Bahnhofes zu Deutz führen wir Nachstehendes an:

Das Stationsgebäude, welches eine Länge von 235 rhein. Fuß und eine Tiefe von 48 Fuß erhält, kommt parallel mit dem Rhein zu liegen. Es erhält zwei Stockwerke, jedes mit 13 Fenstern in der Front. Im Erdgeschoß befinden sich unter andern zwei Wartesäle für Passagiere; jeder derselben mit einem Kabinet für die Damen versehen. Eine schöne breite

Treppe führt nach den drei Eingängen und diese wieder in eine mit Glas bedeckte Passage, durch welche man in die Wartesäle gelangt, welche beide mit Buffets versehen sind. An die hintere Front des Gebäudes stößt eine verdeckte Halle, die mit denselben parallel läuft und für die ankommenden und abgehenden Züge bestimmt ist, hinter welcher sich wieder die Güter-, Coaks- und Lokomotiv-Schuppen befinden, während in der dritten Linie der Arbeitsplatz für Zimmerleute rc., der Lagerplatz für Rohprodukte und die Werkstätten der Sattler, Stellmacher, Schmiede und Schreiner angebracht sind. Zum Aus- und Einladen der Güter werden am Rheine mehrere Krahnen angebracht, und da die Schienenwege bis an den Strom auslaufen und sich den Kai entlang ziehen, so ist deren Transport bis zur Hauptbahn mit keinen Schwierigkeiten verknüpft. — Der Bau, welcher durchgängig massiv ausgeführt wird, ist zu der Summe von 250000 Thlr. veranschlagt. Aus strategischen Rücksichten wird der ganze Bahnhof befestigt.

Um die Bahn mit der Rheinischen in zweckmäßige Verbindung zu bringen, wird beabsichtigt, auch auf dem linken Rheinufer am neuen Bahnhofe der Rheinischen Bahn eine Expedition einzurichten und zwischen dieser und dem Bahnhofe zu Deutz eine Dampffähre gehen zu lassen.

Der Bahnhof zu Düsseldorf ist besonders wichtig durch seine Verbindung mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn; künftig wird dort auch eine Eisenbahn nach dem Rheinwerft angelegt werden.

Der Duisburger Bahnhof wird durch die Verbindung mit dem Hafen und den Kohlenrevieren Bedeutung gewinnen.

Auf dem Bahnhofe auf der Lipperhaide werden sich die Zweigbahnen nach Ruhrort und nach Mühlheim a. d. Ruhr und die Bahn von Arnheim über Wesel nach Holland vereinigen.

Der Bahnhof zu Dortmund, wo sich die Bergisch-Märkische Bahn anschließt, wird hauptsächlich als Haupt-Betriebs-Bahnhof große Bedeutung haben. Fast in der Mitte der Bahn und in der Nähe vorzüglicher Kohlenreviere und bedeutender Eisenwerke gelegen, eignet er sich vorzugsweise dazu, daß hier die Haupt-Werkstätten und die Haupt-Coaks-Oefen errichtet werden.

Der Bahnhof zu Hamm wird durch den Anschluß der Bahnen von Münster und von Kassel bedeutend werden.

Auf dem Bahnhofe zu Minden wird sich die Hannover-Minden Bahn anschließen. Derselbe soll durch neue Befestigungs-Anlagen eingeschlossen werden, und dieser Umstand hat es sehr schwierig gemacht, die Bewilligung einer ausreichenden Größe für das Bahnhofs-Terrain zu erlangen. Zur bequemen Verbindung des Eisenbahn-Verkehrs mit dem Weser-Verkehr beabsichtigt der Staat, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes zu Minden einen bedeutenden Hafen anzulegen.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Die Namen der Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths, so wie der Oberbeamten der Gesellschaft ergiebt nachstehende Zusammenstellung:

Mitglieder der Direktion:
Stadtrath v. Wittgenstein zu Köln, Präsident;
Landrath v. Moeller zu Köln, Königl. Kommissarius;
W. Joest zu Köln;
G. Heuser dgl.
D. Oppenheim dgl.
Geh. Regierungsrath Arndts zu Düsseldorf;
Direktor Windscheid dgl.

Mitglieder des Verwaltungsraths:
Kommerzienrath L. Camphausen zu Köln, Präsident;
Schnitzler zu Köln, Vice-Präsident;
Ober-Bürgermeister Geh. Reg.-Rath Steinberger zu Köln;
T. L. Rautenstrauch zu Köln;
Kommerzienrath C. Joest sen. zu Köln;
H. Ziegler dgl.
S. Oppenheim dgl.
Stadtrath Ph. Engels dgl.
" Jos. Du Mont dgl.
" Seydlitz dgl.
Kommerzienrath Baum zu Düsseldorf;
Ober-Bürgermeister v. Fuchsius dgl.
Geh. Regierungsrath v. Sybel dgl.
C. Blanckarts dgl.
A. Sartorius dgl.
Stadtrath Leiden zu Köln;
Geh. Kommerzienrath Diergardt zu Viersen;
Kommerzienrath Böninger zu Düsseldorf.

Oberbeamte:
Regierungs- und Baurath König, technischer Dirigent;
Reg.-Assessor Kühlwetter zu Köln, Spezial-Direktor;
Leopold zu Köln, Betriebs-Direktor und stellvertretender technischer Dirigent.

Für den Betrieb auf der Bahnstrecke von Deutz bis Duisburg sind 8 Lokomotive bezogen, und zwar:
2 bei Borsig in Berlin;
2 bei der Gesellschaft John Cockerill in Seraing;
2 bei Sharp Brothers u. Komp. in Manchester;
2 bei Robert Stephenson.

Außerdem sind 24 Lokomotive in Bestellung gegeben, und zwar:
8 bei Borsig,
10 bei der Gesellschaft J. Cockerill,
2 bei Longridge u. Komp. in Bedlington,
4 bei Hawthorn in Newcastle.

Hinsichtlich des Systems der Lokomotive hat man sich für auswärts liegende 13zöllige Cylinder und wegen der wechselnden Steigungen der Bahn für variable Expansion entschieden.

Die Anzahl der theils bezogenen, theils bestellten Tender beträgt 18, und zwar 14 bei Borsig und 4 bei Regnier-Poncelet in Aachen.

An Wagen sind bestellt und zum größten Theil abgeliefert:

2	Personenwagen	1. Klasse,		
9	"	1. u. 2. Klasse, kombinirt,		
3	"	2. Klasse,		
18	"	3.	"	
7	"	4.	"	(Stehwagen),
3	Gepäckwagen,			
4	Equipagewagen,			
3	Pferdewagen,			
120	Wagen für Kohlen und Rohprodukte.			

Die Personenwagen sind oder werden bei Borgnis in Höchst, bei Pauwels und Talbot in Aachen und bei Reifert in Bockenheim gefertigt. Räder und Achsen liefern Michiels u. Komp. in Eschweiler-Aue. Die Personen- und Gepäckwagen sind sechsrädrig, die Personenwagen mit Bogenfedern. Bei der innern Einrichtung der Personenwagen hat man auf möglichste Bequemlichkeit Bedacht genommen. Auch die dritte Wagenklasse ist vollständig bedeckt und geschlossen. Die Stehwagen sind nur für den Lokalverkehr bestimmt.

h. Fahrordnung, Tarif.

Der Fahrplan für die direkte Verbindung zwischen Köln und Berlin ist zwischen den betreffenden Staatsregierungen bereits festgestellt. Danach soll, sobald die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet sein wird (im Jahre 1847), die Fahrt von Köln nach Berlin und umgekehrt täglich einmal, in 26 Stunden, zurückgelegt werden. Diese Zeit wird durch die Ausführung der direkten Bahn von Berlin nach Magdeburg und durch die geradere Richtung der Köln-Minden Bahn noch abgekürzt werden.

Zwischen Deutz und Düsseldorf werden während des Winters täglich 3 Fahrten gemacht, deren Dauer 1 Stunde 15 Minuten währt und die mit den Fahrten auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn in Verbindung stehen.

Die Fahrpreise für eine Person auf dieser Bahnstrecke sind:

(In Silbergroschen.)

Stationen.	Deutz.				Mülheim.				Küppersteg.				Langenfeld.				Benrath.				Düsseldorf.			
Wagenkl.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
Deutz . .	—	—	—	—	4	3	2	1	10	7	5	3	16	12	8	4	23	17	12	6	30	24	15	8
Mülheim .	4	3	2	1	—	—	—	—	6	5	4	2	13	10	7	3	20	15	10	5	28	20	14	7
Küppersteg .	10	7	5	3	6	5	4	2	—	—	—	—	7	5	3	2	14	10	7	3	21	16	10	5
Langenfeld .	16	12	8	4	13	10	7	3	7	5	3	2	—	—	—	—	7	5	4	2	15	11	8	4
Benrath . .	23	17	12	6	20	15	10	5	14	10	7	3	7	5	4	2	—	—	—	—	8	6	4	2
Düsseldorf .	30	24	15	8	28	20	14	7	21	16	10	5	15	11	8	4	8	6	4	2	—	—	—	—

Von und nach den Hauptstationen Deutz und Düsseldorf werden Personal-Karten für die Hin- und Herfahrt, jedoch nur für den Tag der Ausgabe gültig, zum anderthalbfachen Preise der Einzelreise ausgegeben.

An Gepäck sind für die erste und dritte Klasse 50 Pfund, für die vierte Klasse 80 Pfund frei.

Reisewagen und Pferde werden zur Zeit noch nicht befördert.

34. Elberfeld=Witten=Dortmunder Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

(Seite 818.)

Bald nach der Einzahlung von 10 Prozent auf das Aktienkapital erfolgte unterm 12. Juli 1844 die nachstehende Allerhöchste Konzessions= und Bestätigungs=Urkunde des Statuts:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc.

Nachdem zum Zweck der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn, welche, an die Düsseldorf=Elberfelder Eisenbahn sich anschließend, von Elberfeld über Barmen längs Schwelm, Hagen und Witten nach Dortmund zum Anschluß an die Köln=Minden Eisenbahn führen soll, eine Gesellschaft mit einem Grundkapital von Vier Millionen Thaler gebildet worden ist, so wollen Wir zur Ausführung der gedachten Eisenbahn hiermit Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, indem Wir zugleich bestimmen, daß die in dem Gesetz über die Eisenbahn=Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, insbesondere diejenigen über die Expropriation, auf das oben bezeichnete Unternehmen Anwendung finden sollen.

Auch wollen Wir die vorerwähnte Gesellschaft unter der Benennung:

Bergisch=Märkische Eisenbahn=Gesellschaft

als eine Aktien=Gesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 hierdurch bestätigen, die anliegenden, am 11. Mai d. J. notariell vollzogenen Statuten derselben genehmigen, und, in Anerkenntniß der Wichtigkeit der bezeichneten Eisenbahn=Verbindung für die allgemeinen Landes=Interessen, ein Viertheil des Aktien=Kapitals, nach Maaßgabe der dieserhalb in den Statuten enthaltenen, auf den Seitens Unseres Finanz=Ministers gepflogenen Verhandlungen beruhenden Verabredungen, auf Staatsfonds übernehmen.

Die gegenwärtige Konzessions= und Bestätigungs=Urkunde soll nebst den Statuten durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Sanssouci, den 12. Juli 1844.

Friedrich Wilhelm.

Der wesentlichste Inhalt des Statuts ist folgender:

Unter dem Namen: „Bergisch=Märkische Eisenbahn=Gesellschaft" bildet sich, nach den Bestimmungen des Handels=Gesetzbuches und des Gesetzes über die Aktien=Gesellschaften vom 9. November 1843, eine anonyme Gesellschaft zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn, welche, in Elberfeld anfangend, über Barmen, längs Schwelm, Hagen und Witten nach Dortmund führt, und nach den von dem Königl. Finanz=Ministerium zu treffenden nähern Bestimmungen einerseits mit der Düsseldorf=Elberfelder, andrerseits mit der Köln=Minden Eisenbahn in unmittelbare Verbindung zu bringen ist. Dem Königl. Finanz=Ministerium bleibt die Feststellung der Bahnlinie und des Bauprojektes, einschließlich der Bahnhöfe, vorbehalten. — Das Domizil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist die Stadt Elberfeld. — Der Fahrplan und der Tarif sowohl für die Güter= als auch für die Personenbeförderung, so wie der Tarif für

das Bahngeld, ingleichen jede Aenderung dieser Tarife bedarf der Zustimmung des Königl. Finanz-Ministeriums. — Unter Genehmigung des Staats kann die Gesellschaft eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn nach beiden Richtungen, so wie Zweigbahnen, sowohl für den Lokomotiv- als für den Pferdebetrieb ausführen, mit den Unternehmern von Eisenbahnen in direkter Verbindung stehen, Verträge wegen der gegenseitigen Benutzung schließen oder auch bei solchen Eisenbahnen sich betheiligen. Eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn kann nur unter den für die Auflösung der Gesellschaft festgesetzten Bedingungen geschehen. — Zur Ausführung der Bahn mit einem Geleise, jedoch mit ausgedehnten Ausweichestrecken, zur Erwerbung des erforderlichen Terrains für eine doppelspurige Bahn und zur Anschaffung der nöthigen Transportmittel wird vorläufig ein Kapital von 4 Millionen Thaler Preuß. Kour. für ausreichend erachtet, und soll dieses Kapital in 40000 Aktien, jede zu 100 Thlr., zerfallen. Der Staat übernimmt von diesem Aktienkapitale den vierten Theil mit einer Million Thaler, die übrigen 3 Millionen Thaler sind durch Privat-Aktien-Zeichnungen untergebracht. Sollte nach der Herstellung der Bahn ein bedeutender Ueberschuß bleiben, so werden davon 100000 Thlr. als Reservefonds hinterlegt; der Rest aber wird zur Verlängerung und Vermehrung der Ausweichestellen verwendet. Reicht hingegen das Aktienkapital zum Bau der Bahn ꝛc. nicht aus, so hat die General-Versammlung, unter Vorbehalt der Genehmigung des Staats, zu beschließen, ob das fehlende Kapital durch Ausgabe neuer Aktien oder durch eine Anleihe beschafft werden soll. — Der Ueberschuß der rohen Einnahme über die Ausgaben für Betrieb, Reparaturen, Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials, erforderliche Anschaffungen und Bauten, Verwaltungskosten, Abgaben ꝛc. bildet den reinen Jahresgewinn. — Von dem reinen Gewinn werden jährlich mindestens 5 Proz., höchstens 20 Proz., als Reservefonds so oft zurückgelegt, bis diese Ersparnisse die Gesammtsumme von 5 Proz. des Aktienkapitals erreichen. Bis zum Schlusse des Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet wird, werden die Einzahlungen auf das Aktienkapital mit 4 Prozent jährlich verzinst. Nach Ablauf jenes Jahres beziehen zunächst die Privat-Aktionäre aus derjenigen Summe, welche nach statutgemäßer Vermehrung des Reservefonds von dem Reinertrag übrig bleibt, insoweit derselbe ausreicht, für ihre Aktien-Antheile vorab eine Dividende bis zur Höhe von 3½ Proz.; von dem Ueberreste bezieht, insoweit dieser Ueberrest ausreicht, der Staat für die von ihm übernommene 1 Million Thaler Aktien ebenfalls eine Dividende bis zur Höhe von 3½ Prozent. Wird der zu vertheilende Reinertrag durch die Vertheilung von 3½ Proz. auf die gesammten 4 Millionen Thaler Aktien noch nicht erschöpft, so wird der Ueberschuß, vorbehaltlich der spätern Bestimmung über die Verwendung des fünften Prozents auf sämmtliche Staats- und Privat-Aktien, in gleichen Raten vertheilt. Falls nach Ablauf der ersten zehn Jahre, nach vollständiger Eröffnung der Bahn, sich in fünf auf einander folgenden Jahren, in jedem Jahre ein Reinertrag von 4 Proz. oder ein noch höherer von dem gesammten Aktienkapitale von 4 Millionen Thaler er-

geben sollte, so tritt der Staat, hinsichtlich der Theilnahme an dem Reinertrage mit den Privat-Aktionären, vorbehaltlich der (eventuellen) Verwendung des fünften Prozents, für die Folge ganz in gleiche Rechte, dergestalt, daß der den Privat-Aktionären eingeräumte Vorzug demnächst nicht weiter Statt findet, wenn auch der Reinertrag sich etwa so weit vermindern sollte, daß die Dividende nicht 3½ Proz. erreichte. Nach Ablauf von 30 Jahren, von der vollständigen Eröffnung der Bahn an gerechnet, hört der den Privat-Aktionären eingeräumte Vorzug, wenn solcher nicht inzwischen schon, in Folge der obigen Bestimmung, weggefallen ist, unter allen Umständen auf, so daß der Staat sodann jedenfalls hinsichtlich der Theilnahme an dem aufkommenden Reinertrage den Privat-Aktionären ganz gleichsteht. Es bleibt der Gesellschaft vorbehalten, nach Ablauf der ersten zehn Jahre, nach vollendeter Eröffnung der Bahn, in einer alsdann zu berufenden General-Versammlung, und zwar ohne daß der Staat dabei sein Stimmrecht ausübt, darüber Beschluß zu fassen, ob dem Staate das von ihm hergegebene Kapital von einer Million Thaler zu ersetzen sei. Diese Zurückerstattung kann jedoch ohne besondere Verständigung mit dem Staate nur entweder mit dem Ablaufe des funfzehnten oder des dreißigsten Betriebsjahres Statt finden. Ueber die Wahl des einen oder des andern Termins ist in der ebengedachten General-Versammlung gleichzeitig Beschluß zu fassen. Die Gesellschaft ist befugt, zu der Zurückerstattung der erwähnten einen Million Thaler dasjenige, was über 4 Prozent des Aktienkapitals von 4 Millionen Thaler aufkommen möchte, bis zum Belaufe eines vollen Prozents — jedoch nicht auf die etwa weiter noch aufkommenden Ueberschüsse — in der Art zu verwenden, daß damit nach und nach die Aktien des Staats gegen Zahlung des Nennwerths eingelöst werden, und die auf die eingelösten Aktien treffenden Dividenden ebenfalls zu diesem Zwecke zu benutzen. Der auf die ebengedachte Weise bis zu dem für die Zurückerstattung bestimmten Termine nicht abgetragene Kapitalbetrag ist beim Eintritte dieses Termins, gegen Aushändigung der Aktien, so weit sie nicht schon eingelöst sind, dem Staate baar zu zahlen, es sei denn, daß, in Gemäßheit des §. 42 des Gesetzes vom 3. November 1838, der Ankauf der Bahn von Seiten des Staats eingeleitet worden; im letztern Falle verbleiben dem Staate die von ihm übernommenen Aktien, so weit sie nicht schon eingelöst worden sind. Das zur Auszahlung der Aktien des Staats erforderliche Kapital kann im Wege einer Anleihe oder durch Wiederausgeben dieser Aktien beschafft werden. — Die Direktion hat ihren Sitz in Elberfeld und besteht aus 4 Direktoren, dem Spezial-Direktor und aus 4 Stellvertretern. Sie wird vom Verwaltungsrathe gewählt, jedoch bleibt dem Staate das Recht vorbehalten, einen der vier Direktoren nebst seinem Stellvertreter auf seine Kosten zu ernennen. Der Verwaltungsrath besteht aus 12 Mitgliedern und aus 6 Stellvertretern, welche von der General-Versammlung aus den theils in Elberfeld, theils in Barmen, theils im übrigen Bahnbezirke wohnenden Aktionären erwählt werden, außerdem noch aus dem Präsidenten der Direktion. Jedes erwählte Mitglied desselben hat während seiner Dienstzeit bei der

Direktion drei Aktien zu deponiren. Der Staat hat das Recht, unter den von der General-Versammlung gewählten Mitgliedern den Präsidenten zu bezeichnen. — Die jährliche General-Versammlung findet im Laufe des zweiten Jahres-Quartals in Elberfeld Statt. Obgleich dem Besitzer von nur einer Aktie die Theilnahme an den Verhandlungen der General-Versammlung gestattet ist, so ist doch jeder Aktionär nur für je drei Aktien zu einer Stimme berechtigt. Die eigenen und vertretenen Aktien werden zum Zweck der Ermittelung der Stimmenzahl zusammengerechnet. Mehr als dreißig Stimmen für eigene und vertretene Aktien stehen keinem Privat-Aktionär zu. Der Staat wird in jeder General-Versammlung durch einen von ihm zu stellenden Kommissar vertreten, welcher nicht Aktionär zu sein braucht, und übt durch diesen sein Stimmrecht aus. Dasselbe erstreckt sich auf ein Viertel der anwesenden Stimmen, falls nicht etwa die allmälige Einlösung der Aktien Statt findet. Ueber die Auflösung der Gesellschaft kann nur in einer für diesen Zweck besonders zusammenberufenen General-Versammlung, in welcher jede Aktie zu einer Stimme, ohne Beschränkung ihrer Zahl, berechtigt ist, verhandelt und Beschluß gefaßt werden. Die Beschlüsse haben nur dann Gültigkeit, wenn in der General-Versammlung drei Viertel aller Aktien vertreten sind und wenn sie eine Majorität von zwei Drittel der vertretenen Stimmen für sich haben. Sind in solchen General-Versammlungen nicht drei Viertel sämmtlicher Aktien vertreten, so wird nach sechs Wochen eine neue General-Versammlung berufen, welche dann nach Stimmenmehrheit der anwesenden Aktionäre definitiv entscheidet.

In einer am 18. Oktober 1844 zu Elberfeld gehaltenen außerordentlichen General-Versammlung der Aktionäre erklärte sich dieselbe mit der vom Verwaltungsrathe wegen Weiterführung der Bahn von Dortmund über Münster bis zur Ems gepflogenen Verhandlungen einverstanden und ermächtigte denselben, die Verhandlungen in gleichem Sinne fortzusetzen.

Nachdem im Laufe des Jahres 1844 die Vorarbeiten beendigt und vom Finanz-Ministerium die Richtung der einzelnen Bahnstrecken im Anfange des Jahres 1845 genehmigt war, begannen die Arbeiten an der Bahn unter Leitung des Ober-Ingenieurs Märtens. Denselben konnte jedoch im Laufe des Jahres 1845 keine große Ausdehnung gegeben werden, indem namentlich durch die von mehreren Gemeinden gegen die, wie bereits erwähnt, genehmigte Bahnrichtung erhobenen Einwendungen mehrfache Hindernisse bereitet wurden.

Wir geben in dem Nachstehenden über die Fortschritte des Bahnbaues ꝛc. bis Anfang Oktober 1845 nachstehende Uebersicht, wozu wir die Daten einem von der Direktion dem Verwaltungsrathe unterm 13. Oktober gemachten Berichte entnommen haben.

Auf der Strecke vom Bahnhofe der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn bis zum Bahnhofe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld auf dem Döppersberge ist den Unterhandlungen mit den Eigenthümern kein besonderer Nachdruck und dem Bau kein Anfang gegeben worden, weil der Umstand, daß die Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft noch die Konzession bis

zum Schlachthause in Elberfeld hat und das Nähere des Baues von der mit dieser Gesellschaft abzuschließenden Konvention abhängt, zur Vorsicht auffordert. Auf dem Döppersberge ist eine große Anzahl Gärten angekauft, welche über die Hälfte des zum Bahnhofe nöthigen Raumes einnehmen.

Vom Döppersberge bis zur Barmer Grenze ist mit dem Bau in zwei Schachten begonnen; allein die Arbeit war nur eine wenig lohnende, weil die Grenzen durch die den Angriff nicht gestattenden Eigenthümer zu beengend gestellt waren und der Expropriationsbeschluß von der Regierung wegen verschiedener Umstände erst sehr spät erlangt werden konnte. Die Anzahl der auf dem Döppersberge zur Herstellung des Bahnhofes und von da bis zur Grenze der Bürgermeisterei Barmen zu bewegenden Erdmassen ist ungefähr 37900 Schachtruthen. Wirklich bewegt worden sind bis Oktober 1845: 2110 Schachtruthen.

Von dem Böhlerbache bis zum Uebergange über die Chaussee bei Rittershausen erfuhr der Bahnbau einen bedeutenden Aufenthalt. Der Stadtrath von Barmen und mehrere Bewohner dieser Stadt erachteten nämlich die genehmigte Linie nicht nur für ihre Interessen nachtheilig, sondern behaupteten auch, daß dieselbe unrichtig angelegt und jedenfalls viel theurer sei als eine andere, höher an der Bergwand hinziehende. Eine Deputation der Stadt begab sich sogar nach Stolzenfels zum Könige, welcher dort gerade anwesend war, um eine Allerhöchste Vermittelung anzurufen, wogegen von der Direktion zwei Mitglieder zur Vertretung ihrer Ansicht dorthin gesandt wurden. Das Resultat war, daß der König durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 5. August 1845 befahl: „daß das Projekt der Bahnlinie, insoweit dasselbe die Bürgermeisterei Barmen berührt, durch bis dahin unbetheiligte Sachverständige einer nochmaligen Revision unterworfen werde.“ Nach dieser Anordnung wurden die Arbeiten auf der Bahnstrecke sistirt und die Untersuchung der gestellten Frage einem bei den früheren Verhandlungen nicht betheiligt gewesenen Kommissarius übertragen. Die Direktion der Gesellschaft, um den großen Schaden abzuwenden, den der erneuerte Aufschub der Arbeiten veranlassen mußte, erklärte sich bereit, in einem Punkte den Reklamanten nachzugeben und die Linie in Unterbarmen in einer Weise zurückzulegen, daß die Stadt Barmen, welche etwa 1000 Morgen Landes zu Bauplänen besitzt, gegen 10 Morgen, weil sie dies zu ihrem Wohle so dringend erachtete, noch erhalten sollte, obwohl dadurch die Bahn in tiefe Einschnitte zu liegen kam. An eine Verständigung mit den Reklamanten war aber nicht zu denken. Im November 1845 erfolgte darauf die definitive Entscheidung des Königs, nach welcher das Erbieten der Direktion festgestellt, im Uebrigen aber es bei der früher bestimmten Linie und den Bahnhöfen belassen wurde. Einer weiteren Fortsetzung der Arbeiten steht somit nichts mehr im Wege.

Vom Chaussee-Uebergange bei Rittershausen bis zum Schwelmer Bahnhofe ist der bei weitem größte Theil der nöthigen Grundstücke auf dem Wege der Expropriation erworben; die Arbeit hat begonnen und wird mit Eifer auf der ganzen Strecke fortgesetzt. Von den zu bewegenden

28845 Schachtruthen Erdmasse sind bis Oktober 2520 Schachtruthen fortgeschafft.

Vom Schwelmer Bahnhofe bis Hagen ist sowohl, was die Expropriation und den Ankauf als auch die baulichen Arbeiten betrifft, die größte Thätigkeit entwickelt worden. Es hatte dieses seinen Grund in dem Umstande, daß hier die schwierigsten und großartigsten Bauten gehäuft sind. Im Ganzen sind auf dieser Linie 314210 Schachtruthen Felsen- und Erdmassen zu bewegen und bis Oktober 1845 27600 Schachtruthen bewegt.

Auf der dritten Bau-Abtheilung, von Hagen nach Witten, ist verhältnißmäßig die geringste Thätigkeit entwickelt worden. Es liegt der Grund hierzu theilweise in dem Umstande, daß der Angriff der Bauten größtentheils nicht freiwillig gestattet, theils durch andere Umstände gestört wurde. Bewegt sind von den im Ganzen fortzuschaffenden 124500 Schachtruthen Felsen- und Erdmassen 2380 Schachtruthen.

Der vierte Baukreis, von Witten nach Dortmund, welcher die wenigsten schwierigen Arbeiten aufweist, ist der Schauplatz einer größeren Thätigkeit gewesen, besonders nachdem es in der letzten Zeit gelungen ist, von einer Anzahl Eigenthümer die Erlaubniß zum Angriffe zu erhalten. Den sehr bedeutenden Abtrag von etwa 35500 Schachtruthen auf dem Bahnhofe von Dortmund und auf der Linie bei dieser Stadt ist der Köln-Mindener Gesellschaft zum Bewegen unter der Bedingung überlassen, daß jede Gesellschaft die Hälfte der dadurch veranlaßten Kosten tragen soll. Es sind hiervon bereits 10000 Schachtruthen bewegt worden. Im Ganzen sind auf der vierten Bausektion 122100 Schachtruthen zu bewegen; fortgeschafft sind davon 4000 Schachtruthen.

Die Lieferung von verschiedenen Baumaterialien ist sicher gestellt und hat dieselbe bereits begonnen. Nach Allem diesen hofft man, wenn sich sonst keine unvorhergesehene Hindernisse der Ausführung entgegenstellen, die Bahn bis Ende des Jahres 1847 oder spätestens Anfang des Jahres 1848 dem Verkehre zu eröffnen.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

(Seite 824.)

Außer den Bahnhöfen zu Elberfeld, Barmen-Keuchensdorf, Schwelm, Hagen, Witten und Dortmund werden Anhaltestellen zu Milspe, Nirgena, Haspe und Wetter eingerichtet.

c. Sonstige Verhältnisse.

(Seite 824.)

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:

Regierungsrath v. Mirbach, Königl. Kommissar und Vorsitzender;
Oberbürgermeister v. Carnap aus Elberfeld;
Direktor Egen dgl.
Justizrath Servaes dgl.
Landgerichts-Assessor Riotte dgl. Spezial-Direktor.

Mitglieder des Verwaltungsraths sind:
Kommerzienrath von der Heydt aus Elberfeld, Präsident;
Landrath v. Vincke aus Hagen;
Friedr. v. Eynern jun. aus Barmen;
Bürgermeister Wilckhaus dgl.
Handelskammer-Präsident Hecker aus Elberfeld;
Albert Wever aus Elberfeld;
Kommerzienrath Feldmann-Simons aus Elberfeld;
Justiz-Kommissar Köster aus Schwelm;
Kommerzienrath Meckel aus Elberfeld;
Friedrich Harkort aus Hombruch;
Friedrich Engels aus Barmen;
Blank-Hauptmann aus Barmen.

Auf das Aktienkapital sind bis 1. Dezember 1845 20 Proz. eingezahlt. Der niedrigste Kours der Aktien war 97; der höchste 122¼; der jetzige (30. Januar 1846) 98½.

35. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

a. Geschichte der Bahn.

Die Seite 833 und 834 gefaßten Beschlüsse der am 14. Oktober und 30. Dezember 1843 gehaltenen General-Versammlungen erhielten, in Gemäßheit der hierauf gegründeten Anträge der Direktion, unterm 19. August 1844 durch nachstehende Kabinetsordre die Allerhöchste Genehmigung:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. wollen, nachdem von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft in den General-Versammlungen vom 14. Oktober und 30. Dezember v. J. die in der Anlage enthaltenen Beschlüsse gefaßt worden, diesen Beschlüssen hierdurch, vorbehaltlich der Rechte jedes Dritten, Unsere Bestätigung mit der Maaßgabe ertheilen, daß es bei der Bestimmung des §. 8 des Statuts, wonach der Reservefonds nicht über 100000 Thlr. betragen darf, für jetzt sein Bewenden behält und die in Anregung gekommene Erhöhung dieses Fonds der statutenmäßigen Beschlußfassung vorbehalten bleibt. Die gegenwärtige Urkunde ist nebst der Anlage durch das Amtsblatt Unserer Regierung bekannt zu machen.

Berlin, den 19. August 1844.

Friedrich Wilhelm.

Dritter Nachtrag

zu dem Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft.

1. Zusatz zu §. 7 des Statuts:

Vom 1. Januar 1844 an werden Dividenden anstatt der Zinsen unter die Stamm-Aktionäre vertheilt. Die Zahlung erfolgt auf Grund eines Beschlusses der General-Versammlung, welche im zweiten Quartal eines jeden auf das betreffende Betriebsjahr folgenden Jahres abgehalten wird, und nach den nähern von der Di-

rektion zu erlassenden Bestimmungen. Unter Dividende wird derjenige Theil der gesammten Betriebseinnahme eines Jahres verstanden, welcher übrig bleibt nach Abzug

1. der gesammten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten,
2. der Zinsen der Prioritäts-Aktien,
3. der zur statutenmäßigen Amortisation der Prioritäts-Aktien erforderlichen Summen,
4. des zur Ergänzung des Reservefonds festgesetzten (§. 8) Betrags,
5. der den Direktorial-Räthen statutenmäßig (§. 18) gebührenden Tantièmen.

2. Aufhebung des §. 8 des Statuts und statt dessen folgende Bestimmung:

Für unvorhergesehene Ausgaben, Verbesserungen an der Eisenbahn u. s. w., so wie zur Erneuerung des Inventars, so weit dieselbe nicht aus dem Unterhaltungs- und Betriebsfonds bestritten werden kann, wird fortwährend ein Reservefonds erhalten, dessen Höhe jedoch den Betrag von 150000 Thlr. niemals übersteigen darf. Die aus der Betriebseinnahme zur Ergänzung und Verstärkung des Reservefonds jährlich zu entnehmenden Beträge werden auf den Antrag der Direktion von dem Verwaltungsrathe festgesetzt, und dürfen ohne Genehmigung der General-Versammlung die Summe von 10000 Thlr. nicht überschreiten.

Nach einem Reskripte des Finanz-Ministers vom 31. August hat die in der Bestätigungs-Urkunde enthaltene Maaßgabe, in Betreff der beabsichtigten Erhöhung des Reservefonds (der nach §. 8 des Statuts nicht über 100000 Thlr. betragen darf) auf 150000 Thlr. für nothwendig erachtet werden müssen, weil in der durch die öffentlichen Blätter erlassenen Einladung zur General-Versammlung vom 30. Dezember 1843 über die Absicht einer Abänderung des Statuts in Betreff des Maximums des Reservefonds nichts bekannt gemacht worden sei, daher ein gültiger Beschluß über die Erhöhung dieses Fonds in der General-Versammlung vom 30. Dezember 1843, mit Rücksicht auf §. 32 ad c. des Statuts, nicht habe gefaßt werden können. Nach Inhalt desselben Reskripts ist die in jener General-Versammlung beschlossene Abänderung des §. 10 des Statuts und des mittelst Allerhöchster Ordre vom 22. September 1840 bestätigten Zusatzes zu §. 11 desselben, so wie die an deren Stelle beschlossene Bestimmung hinsichtlich einer Beschränkung des Stimmrechts, zur Genehmigung nicht geeignet befunden worden, da auf Abänderung der Grundverfassung der Aktien-Gesellschaften nicht ohne überwiegende Gründe eingegangen werden könne, und dergleichen überwiegende, durch die Erfahrung an die Hand gegebenen Gründe nicht vorlägen, wonach eine weitere Beschränkung des Stimmrechts der starkbetheiligten Aktionäre sich als nothwendig ergäbe.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 835.)

Die Einnahmen des Baufonds bis ult. März 1845 waren, wie folgt:

Gegenstand.	Bis Ende März 1844. Thlr.	sgr.	pf.	Seitdem bis zum 1. April 1845. Thlr.	sgr.	pf.	Zusammen. Thlr.	sgr.	pf.
A. Bestand bei W. Cleff in Düsseldorf, nach der früher abgelegten Rechnung	29	29	8	—	—	—	29	29	8
B. An nachträglichen Einnahmen der frühern Ausschreibungen à 1 Prozent	3433	—	—	—	—	—	3433	—	—
C. An Einnahmen von den Prozent-Ausschreibungen	1,017522	—	—	—	—	—	1,017522	—	—
D. An Einnahmen von Prioritäts-Aktien à 5 Proz. von	600000	—	—	—	—	—	600000	—	—
E. An Einnahmen von Prioritäts-Aktien à 4 Prozent vom 1. Juli 1842 ausgestellt	950000	—	—	—	—	—	950000	—	—
F. An extraordinären Einnahmen	27062	15	11	1419	19	1	28482	5	—
Summe	2,598047	15	7	1419	19	1	2,599467	4	8

Die wirklichen Ausgaben bis ult. März 1845 waren:

A. An Vorschuß.									
Bei von der Heydt-Kersten u. Söhne in Elberfeld, nach der früher abgelegten Rechnung	109	18	—	—	—	—	109	18	—
B. An Baukosten.									
Sektion I. Düsseldorf-Erkrath.									
Tit. 1. Erdarbeiten	26351	29	8	201	28	6	26553	28	2
„ 2. Befestigung der Gräben und Böschungen	404	14	3	—	—	—	404	14	3
„ 3. Brücken, Brückthore und Durchlässe	11287	4	7	—	—	—	11287	4	7
„ 4. Schienen, das Legen ꝛc. derselben:									
a. Schwellen	16535	22	6	—	—	—	16535	22	6
b. Schienen ꝛc.	74520	18	9	1837	16	9	76358	5	6
c. Zurichten und Legen der Schwellen	12469	25	4	—	—	—	12469	25	4

Gegenstand.	Bis Ende März 1844. Thlr.	sgr.	pf.	Seitdem bis zum 1. April 1845. Thlr.	sgr.	pf.	Zusammen. Thlr.	sgr.	pf.
Tit. 5. Abtheilungs- und Begrenzungssteine	118	29	—	—	—	—	118	29	—
" 6. Geräthe und Instrumente	3340	26	—	—	—	—	3340	26	—
" 7. Grund-Entschädigungen:									
a. Zur Bahnanlage	10338	1	11	442	9	11	10780	11	10
b. Nutzungs-Entschädigungen	1163	3	8	—	—	—	1163	3	8
c. Abschätzungskosten	363	10	6	—	—	—	363	10	6
" 8. Insgemein:									
a. Beaufsichtigungskosten	3267	4	8	—	—	—	3267	4	8
b. Rendanten-Gebühr	33	12	2	—	—	—	33	12	2
c. Verschiedene Ausgaben	10281	3	7	3	12	—	10284	15	7
Summe Sektion I.	170475	26	7	2485	7	2	172961	3	9
Sektion II. Erkrath-Vohwinkel.									
Tit. 1. Erdarbeiten	248994	20	11	1089	18	2	250084	9	1
" 2. Befestigung der Gräben und Böschungen	4279	7	7	557	17	6	4836	25	1
" 3. Brücken, Brückthore und Durchlässe	28930	7	8	—	—	—	28930	7	8
" 4. Schienen, das Legen rc. derselben:									
a. Schwellen	24957	—	8	—	—	—	24957	—	8
b. Schienen rc.	99344	29	6	—	—	—	99344	29	6
c. Zurichten und Legen der Schwellen	23248	28	9	—	—	—	23248	28	9
" 5. Einrichtung der stehenden Maschine	83240	24	6	603	7	7	83844	2	1
" 6. Abtheilungs- und Begrenzungssteine	306	20	—	—	—	—	306	20	—
" 7. Geräthe und Instrumente	35271	14	4	—	—	—	35271	14	4
" 8. Grund-Entschädigung:									
a. Zur Bahnanlage	63991	17	5	242	23	9	64234	11	2
b. Nutzungs-Entschädigungen	5892	11	—	753	16	8	6645	27	8
c. Abschätzungskosten	2395	3	8	210	15	7	2605	29	3

Tit. 9. Insgemein:									
a. Beaufsichtigungs- und Veranschlagungskosten	13573	—	9	—	—	—	13573	—	9
b. Rendanten-Gebühr	352	—	6	—	—	—	352	—	6
c. Verschiedene Ausgaben	39129	28	6	11	28	6	39141	27	—
Summe Sektion II.	673908	5	9	3469	7	9	677377	13	6
Sektion III. Vohwinkel-Elberfeld.									
Tit. 1. Erdarbeiten	148369	29	7	174	13	—	148544	12	7
„ 2. Befestigung der Gräben und Böschungen	2231	26	9	—	—	—	2231	26	9
„ 3. Brücken, Brückthore und Durchlässe	37657	27	2	229	4	6	37887	1	8
„ 3a. Viadukt bei Sonnborn	96844	6	—	—	—	—	96844	6	—
„ 4. Schienen, das Legen ꝛc. derselben:									
a. Schwellen	6517	6	8	—	—	—	6517	6	8
b. Schienen, Stühle ꝛc.	38856	8	2	—	—	—	38856	8	2
c. Zurichten und Legen der Schwellen	14505	11	9	—	—	—	14505	11	9
„ 5. Abtheilungs- und Begrenzungssteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 6. Geräthe und Instrumente	21127	13	—	—	—	—	21127	13	—
„ 7. Grund-Entschädigungen:									
a. Zur Bahnanlage	29387	1	—	5396	16	5	34783	17	5
b. Nutzungs-Entschädigungen	1777	4	1	233	13	11	2010	18	—
c. Abschätzungskosten	427	13	6	270	16	8	698	—	2
„ 8. Insgemein:									
a. Beaufsichtigungs- und Veranschlagungskosten	4566	9	—	—	—	—	4566	9	—
b. Rendanten-Gebühr	317	2	3	—	—	—	317	2	3
c. Verschiedene Ausgaben	22489	5	4	233	2	—	22722	7	4
Summe Sektion III.	425074	14	3	6537	6	6	431611	20	9
Wiederholung.									
Sektion I.	170475	26	7	2485	7	2	172961	3	9
„ II.	673908	5	9	3469	7	9	677377	13	6
„ III.	425074	14	3	6537	6	6	431611	20	9
Summe B. der Baukosten	1,269458	16	7	12491	21	5	1,281950	8	—

Gegenstand.	Bis Ende März 1844.			Seitdem bis zum 1. April 1845.			Zusammen.		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
C. Allgemeine Kosten.									
Tit. 1. Anlegung der Stationshöfe:									
a. Grund-Entschädigungen	11278	11	5	—	—	—	*11278	11	5
b. Bau- und Anlagekosten	129999	7	6	7572	12	6	137571	20	—
" 2. Lokomotive und Bahnwagen	214479	2	3	53	6	—	214532	8	3
" 3. Insgemein	37765	2	1	1916	—	7	39681	2	8
C. Allgemeine Kosten	393521	23	3	9541	19	1	403063	12	4
D. Verwaltungskosten.									
Tit. 1. Kosten des Verwaltungsraths	1829	26	3	—	—	—	1829	26	3
" 2. Reisekosten und Remuneration der Direktion	16693	5	3	900	—	—	17593	5	3
" 3. Dienstlokal und dessen Einrichtung	1517	17	5	—	—	—	1517	17	5
" 4. Gehalt und Reisekosten des Bahn-Ingenieurs	9147	2	3	—	—	—	9147	2	3
" 5. Gehalte und Diäten des Bureau-Personals:									
a. und b. des Verwaltungs- und technischen Bureau's	15243	13	6	734	7	6	15977	21	—
" 6. Bureau-Bedürfnisse	2657	28	9	37	23	6	2695	22	3
" 7. Verschiedene Ausgaben	14595	19	—	226	9	5	14821	28	5
D. Verwaltungskosten	61684	22	5	1898	10	5	63583	2	10
E. Rückzahlung der älteren Prioritäts-Aktien.									
1. Rückzahlung der Aktien: a. pro 1. Juli 1842 = 3699; b. " 1. Oktbr. 1842 = 1828; c. " 31. Dezbr. 1842 = 471 } 5998 Stück	599800	—	—	100	—	—	599900	—	—

2. Prämie für die zurückgezahlten Aktien:									
a. von den 3699 Stück pro 1. Juli 1844 à 1 Proz. 3699 Thl.									
b. " " 1828 " " 1. Okt. " à ½ " 914 "	4613	—	—	—	—	—	4613	—	—
E. Rückzahlung der älteren Prioritäts-Aktien	604413	—	—	100	—	—	604513	—	—
F. Zinsenvergütung.									
Thlr. sg. pf.									
von 10278 Aktien pro 1838 . . . . à — 22 6	7708	15	—	—	—	—	7708	15	—
" 10278 " " 1839 . . . . à 2 3 9	21840	22	6	—	—	—	21840	22	6
" 9963 " " 1840 . . . . à 4 5 —	41512	15	—	—	—	—	41512	15	—
" 2017 Prioritäts-Aktien	1252	23	3	—	—	—	1252	23	3
" 3 " " kommen die Zinsen in Ausgabe nicht vor.									
Ferner Zinsenvergütung:									
Thlr. sg. pf.									
von 5037 Prioritäts-Aktien pro 1. Juli 1841 à 2 15 —	12592	15	—	—	—	—	12592	15	—
" 10252 Primitiv-Aktien " 2. Jan. 1842 à 5 — —	51185	—	—	75	—	—	51260	—	—
Hierzu Betrag von Zinsenausgleichung:									
bei W. Cleff in Düsseldorf 248 54 9									
" v. d. Heydt-Kersten u. Söhne in Elberfeld 282 19 9									
" Mendelssohn u. Komp. in Berlin . . . 21 17 6	553	2	—	—	—	—	553	2	—
F. Zinsenvergütung	436645	2	9	75	—	—	136720	2	9
G. An Vorschüssen zur näheren Berechnung:									
1. Zur Anschaffung eines Fuhrparks	7393	3	8	—	—	—	7393	3	8
2. " Unterhaltung desselben	36918	3	11	—	—	—	36918	3	11
3. " Bildung einer Nebenkasse an Herrn Regierungs-Sekretair Schnarr . . . . 3050 — —									

Gegenstand.	Bis Ende März 1844. Thlr.	sgr.	pf.	Seitdem bis zum 1. April 1845. Thlr.	sgr.	pf.	Zusammen. Thlr.	sgr.	pf.
Hiervon ab: an W. Cleff in Düsseldorf erstattet 1450 Thl. — sgr. — pf.; v. d. Heydt-Kersten u. Söhne 323 Thl. 13 sgr. 9 pf.; = 1773 Thlr. 13 sgr. 9 pf.; = 1276 Thlr. 16 sgr. 3 pf.	1600	—	—	ab 323	13	9	1276	16	3
G. An Vorschüssen	45911	7	7	ab 323	13	9	45587	23	10
H. Zur Bildung eines Reservefonds.									
a. das der Stadt Düsseldorf leihbar vorgeschossene Kapital von 24000 — —									
b. außerdem durch Uebertragung auf das diesfällige Konto 10765 4 8	34765	4	8	—	—	—	34765	4	8
Wiederholung der Ausgaben.									
A. An Vorschuß	109	18	—	—	—	—	109	18	—
B. " Baukosten	1,269458	16	7	12491	21	5	1,281950	8	—
C. " Allgemeine Kosten	393521	23	3	9541	19	1	403063	12	4
D. " Verwaltungskosten	61684	22	5	1898	10	5	63583	2	10
E. " Rückzahlung der älteren Prioritäts-Aktien	604413	—	—	100	—	—	604513	—	—
F. " Zinsenvergütung	136645	3	9	75	—	—	136720	2	9
G. " Vorschüsse zur näheren Berechnung	45911	7	7	ab 323	13	9	45587	23	10
H. Zur Bildung eines Reservefonds	34765	4	8	—	—	—	34765	4	8
Summe aller Ausgaben	2,546509	5	3	23783	7	2	2,570292	12	5
Balance.									
Die Einnahme beträgt	—	—	—	—	—	—	2,599467	4	8
Die Ausgabe dagegen	—	—	—	—	—	—	2,570292	12	5
Mithin bleibt Bestand	—	—	—	—	—	—	29177	22	3

Hiervon sind zu bestreiten:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1. An rückständigen Zinsen der Primitiv-Aktien pro 1841	130	—	—
2. Eine noch einzulösende ältere Prioritäts-Aktie	100	—	—
3. Für die noch rückständigen Grund- u. Nutzungs-Entschädigungen, Prozeßkosten 2c.	8710	—	—
4. Zur Vollendung der Bahn und der Stationen noch aufzuwendende Kosten	12909	6	1
5. Restzahlungen für bereits ausgeführte Bauten und Anlagen	6503	14	4
6. Insgemein noch zu verwendende Kosten, hauptsächlich die Fertigstellung der Baurechnung . .	822	1	10
Zusammen	29177	22	3

Die Durchschnittskosten einer Meile werden sich demnach auf 738469 Thlr. stellen.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

(Seite 846.)

Die Mitglieder des Verwaltungsraths und der Direktion, so wie die Oberbeamten sind folgende:

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Geh. Regierungsrath v. Sybel zu Düsseldorf, Präsident;
Königl. Kammerherr Gr. v. Spee zu Düsseldorf;
Kommerzienrath Baum desgl.
Oberbürgermeister v. Fuchsius desgl.
Kaufmann Blankarts desgl.
Baurath Felderhoff desgl.
Kaufmann E. Eller zu Elberfeld;
Rentier C. F. v. Carnap zu Elberfeld;
Kaufmann Pfeiffer zu Düsseldorf;
Rentier Melbeck desgl.
Landgerichts-Präsident v. Voß zu Düsseldorf;
Rentier Kapff desgl.
Landgerichts-Präsident Hoffmann zu Elberfeld, Vice-Präsident;
Kaufmann Frische zu Elberfeld;
Kommerzienrath Wittenstein jun. zu Barmen.

Mitglieder der Direktion:

Staatsprokurator a. D. Kühlwetter zu Düsseldorf, Direktor;
Steuerrath Quest zu Düsseldorf, Direktorialrath;
Reg.-Sekret. u. Hauptmann Schnarr zu Düsseldorf, Direkt.-Rath;
Bau-Unternehmer Schnitzler zu Düsseldorf, stellv. Mitglied.

Oberbeamte:

Baukondukteur Calebow zu Düsseldorf;
Maschinenmeister Lausmann zu Düsseldorf;

Güter-Inspizient Foersch zu Düsseldorf;
Kontroleur Ochsen desgl.
Stations-Inspektor Vogel zu Elberfeld;
Bahnmeister Heyer zu Erkrath.

Ueber die Abmessungen der 8 vorhandenen Lokomotive geben wir nachstehende Uebersicht:

Namen der Lokomotive.	Durchmesser des Cylinders. Zoll.	Größe des Hubes. Zoll.	Länge des Kessels. Fuß.	Länge des Kessels. Zoll.	Durchmesser des Kessels. Fuß.	Durchmesser des Kessels. Zoll.	Anzahl der Röhren. Stück.	Größe der Triebräder. Fuß.	Größe der Laufräder. Fuß.	Größe der Laufräder. Zoll.
Wupper	11	18	8	—	3	3½	108	4¼	2	10
Rhein	11	18	8	—	3	3½	108	4¼	2	10
Düssel	13	18	8	4½	3	4¼	127	5	3	6½
Neander	13	18	8	7	3	4⅔	111	4½	4 3	6 6½
Johann Wilhelm . .	13	18	8	7	3	4⅚	111	4½	4 3	6 6½
Vulkan	14	20	12	1	3	4	150	4½	4 3	6 5
Achill	14	20	12	1	3	4	150	4½	4 3	6 5
Mars	13	18	9	—	3	2	98	4½	2	6½

Im Laufe des Jahres 1844 sind 6 neue Güterwagen angeschafft worden. Die Anzahl der Güterwagen ist daher 48, die der vorhandenen verschiedenen Wagen 100.

b. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 849.)

Die Einnahmen im Jahre 1844 waren:

Einnahme.	Betrag. Thlr.	sgr.	pf.
I. Bestand nach dem Rechnungs-Abschlusse pro 1843 . . .	25769	12	5
II. Rest-Einnahme, Frachtgelder aus 1843	893	17	6
Summe auf Reste I. und II.	26662	29	11
III. Laufende Einnahmen pro 1844:			
1. Personengelder	90289	13	—
2. Von den Oberschirrmeistern eingezogene Personengelder	750	12	3
3. Von den Militär-Kommando's eingenommene Gelder	208	15	—
4. Ueberfracht für Passagier-Effekten	2990	17	—
5. Fracht für transportirte Hunde	105	13	—
6. Fracht aus dem Gemüse-Transport	3395	12	8
7. Fracht ꝛc. ꝛc., Gelder vom Güterverkehr, und zwar:			
a. Fracht	55389	15	7
b. Waagegeld	22	—	11
c. Factage	280	—	5

Einnahme.	Betrag. Thlr.	sgr.	pf.
d. Bestättergeld in Elberfeld	3217	13	3
e. Lagergeld	28	15	6
8. Extraordinäre Einnahme	8064	10	9
Summe III.	164741	17	4
Hierzu Summe I. und II.	26662	29	11
Total	191404	17	3

Die aus dem Betriebe entsprungenen Einnahmen vertheilten sich auf die einzelnen Monate, wie folgt:

	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	7163 Thlr.	23 sgr.	— pf.
Februar	7669 =	29 =	8 =
März	10161 =	21 =	1 =
April	13575 =	19 =	5 =
Mai	16489 =	17 =	5 =
Juni	15493 =	5 =	11 =
Juli	16663 =	5 =	4 =
August	17165 =	14 =	11 =
Septmbr.	16450 =	12 =	4 =
Oktober	14536 =	1 =	5 =
Novmbr.	11648 =	4 =	2 =
Dezember	8948 =	5 =	8 =
Zusammen	155965 Thlr.	10 sgr.	4 pf.
Andere Einnahmen	711 =	26 =	3 =
Extraordinäre Einnahme	8064 =	10 =	9 =
Summe	164741 Thlr.	17 sgr.	4 pf.

Die Einnahmen im Jahre 1845 betrugen:

	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	8149 Thlr.	3 sgr.	10 pf.
Februar	7083 =	25 =	9 =
März	7475 =	9 =	3 =
April	13508 =	11 =	9 =
Mai	18099 =	17 =	8 =
Juni	18027 =	25 =	4 =
Juli	19528 =	3 =	2 =
August	20402 =	26 =	7 =
Septbr.	17507 =	22 =	9 =
Oktober	16858 =	10 =	7 =
Novbr.	15720 =	2 =	5 =
Dezbr.	13020 =	3 =	11 =
Zusammen	175381 Thlr.	13 sgr.	— pf.

Die Betriebs-Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

Ausgabe.	Thlr.	sgr.	pf.	Bemerkungen.
I. Rest-Ausgabe pro 1843.				
A. Bahn-Verwaltung.				
1. Instandhaltung der Gebäude, Brücken und Durchlässe	23	—	8	
2. Insgemein für unvorhergesehene Ausgaben	5	—	—	
Summe A. Bahn-Verwaltung	28	—	8	
B. Transport-Verwaltung.				
1. Kosten der Transportkräfte	62	15	10	
2. Insgemein für verschiedene Ausgaben. .	6	28	10	
Summe B. Transport-Verwaltung	69	14	8	
C. Allgemeine Verwaltung.				
1. Bureaukosten für Schreib- und Zeichnen-Materialien, Zinsen 2c.	20	21	6	
2. Zinsen	14927	—	—	Von diesem Betrage kommen: Thlr. sgr. a. Auf Zinsen von den Prioritäts-Aktien pro termino 2. Jan. 1843-44 14352 15 b. Auf Zinsen von den Prioritäts-Aktien aus 1843 572 — c. Desgl. desgl. pro termino 1. Juli 1842. . . . . . 2 15 14927 —
3. Insgemein, nämlich: laut Beschluß vom 27. April 1844 dem Reservefonds überwiesen	74	12	5	
4. Rückerstattung der von dem Empfänger Wülffing und den Haudern Schmitz und Grubenhoff gestellten Kautionen . . .	700	—	—	
5. Insertions- und Prozeßkosten	27	8	2	
Summe C. Allgemeine Verwaltung	15749	12	1	
Hierzu „ B. Transport-Verwaltung	69	14	8	
„ „ A. Bahn-Verwaltung . .	28	—	8	
Total-Rest-Ausgabe pro 1843	15846	27	5	
II. Laufende Ausgaben pro 1844.				
A. Bahn-Verwaltung.				
Tit. I. Besoldung und Kleidung:				
1. Für die Bahnmeister	618	—	—	
2. „ den Bahnaufseher	75	25	—	
3. „ die Bahnwärter	6057	—	—	
4. „ die Hülfswärter	664	21	—	
5. „ die Excentrik u. Drehscheibensteller	1175	18	8	
6. „ Dienstkleidung	684	21	7	
Tit. II. Instandhaltung der Bahn.				
1. Für Tagelöhne zur Unterhaltung der Bahn, der Dossirungen und Gräben .	6495	23	11	
2. Für Anschaffung von Materialien zur Unterhaltung des Schienenweges . .	3248	26	4	Diese Materialien, als: Stühle, Keile 2c., waren im Jahre 1843 noch zum großen Theil aus den Vorräthen entnommen, welche aus dem Baukapital angeschafft worden waren.
3. Für Anschaffung von Materialien zur Befestigung der Dossirungen	—	—	—	Aus dem Baufonds bestritten, cf. den Bericht.
4. Für Instandhaltung der Drehscheiben, Ausweichungen u. Straßenübergänge 2c.	491	15	9	
5. Für Unterhaltung des Taues auf der geneigten Ebene	2199	16	8	Hierunter für die Anschaffung des Drahtseiles eine Restzahlung von 683 Thlr. 27 sgr. und für neue Seilrollen 1202 Thlr. 10 sgr. 5 pf.
6. Für Unterhaltung des Signal-Gebläses auf der geneigten Ebene, der Laternen 2c.	179	9	4	
Tit. III. Instandhaltung u. Ersatz der Bahn-Geräthe	581	20	6	
Tit. IV. Instandhaltung der Gebäude, Brükken und Durchlässe, so wie der Sta-				

Ausgabe.	Thlr.	sgr.	pf.	Bemerkungen.
tionsplätze und der Chaussee nach dem Brill	1620	21	1	
Tit. V. Insgemein für unvorhergesehene Ausgaben	281	3	6	
Summe A. Bahn-Verwaltung	24374	13	4	Der Etat hatte ausgeworfen: 26000 Thlr.
B. Transport-Verwaltung.				
Tit. I. Besoldung und Kleidung:				
1. Für drei Empfänger	1250	—	—	
2. An Tantiemen für die Empfänger auf den Zwischenstationen	74	25	6	
3. Für den Güter-Inspizienten	600	—	—	
4. „ 2 Magazinmeister u. 1 Gehülfen	698	7	6	
5. „ 5 Packmeister	805	24	6	
6. „ 2 Bahnhofs-Inspektoren und 1 Stations-Aufseher	820	—	—	Im Rechnungs-Abschluß pro 1843 bei No. 5 und C. I. No. 3. verrechnet.
7. Für 2 Oberschirrmeister	440	—	—	
8. „ 6 Schirrmeister I. Klasse	950	—	—	Die Vermehrung des Güterverkehrs erforderte eine Vermehrung des Personals.
9. „ 5 Bremsführer oder Schirrmeister II. Klasse	724	—	—	
10. Für 2 Signal-Trompeter	288	—	—	
11. „ 4 Signal- und Tauwärter	513	28	—	
12. „ 1 Seiler und 1 Zimmermann zur Unterhaltung des Taues und der Taurollen	296	9	—	
13. Für 5 Pförtner	695	—	—	
14. „ 1 Stations- u. 1 Chausseewärter	276	—	—	
15. „ Nachtwächter	239	28	—	
16. „ 1 Wagenmeister	216	—	—	
17. „ 1 Maschinenmeister	500	—	—	
18. „ die Maschinisten	1766	15	—	
19. „ die Heizer	1150	17	9	
20. An Tagelöhnen zum Putzen und Reinigen der Lokomotive und Wagen, Ab- und Zufahren der Wagen, Auf- und Abladen der Güter und Effekten, Coakstragen und Verwiegen, Wasserpumpen ꝛc., so wie für Fuhr- und Begleitknechte	9426	25	9	
21. Für Dienstkleidung	568	24	11	Cf. die Bemerkung bei No. 8 und 9.
Tit. II. Kosten der Transportkräfte.				
1. Für Brennmaterial für die Lokomotive, Coaks, Holz und Stroh	9439	7	2	
2. Für Oel (Rüböl und Leinöl)	1809	11	—	
3. Für sonstige Materialien, als: Talg, Bleiweiß ꝛc.	1148	23	6	
4. Für Fourage und Behandlung der Pferde, nebst Unterhaltung der Wagen und des Geschirres zu Elberfeld, Rückvergütungen ꝛc.	5726	28	10	Darunter die Anschaffungskosten dreier Pferde.
5. Für desgleichen zu Düsseldorf, insbesondere Vergütung der An- und Abfuhrkosten an diejenigen, welche das An- u. Abfahren der Güter selbst besorgen	2985	28	10	
Tit. III. Reparatur der Lokomotive u. Wagen.				
1. Für Arbeitslöhne	4460	21	3	

Ausgabe.	Thlr.	sgr.	pf.	Bemerkungen.
2. Für Materialien, als: Eisen, Kupfer, Messing, Blei, Schmiedekohlen, Holz, Farbe ꝛc.	7796	16	7	Hierin sind die früher aus dem Reservefonds bestrittenen Ergänzungen der Lokomotive u. Wagen, als: Räder, Achsen ꝛc., enthalten.
3. Für Unterhaltung der stehenden Maschinen zu Düsseldorf und Hochdahl	176	13	11	
Tit. IV. Unterhaltung und Ersatz der Geräthe und Werkzeuge	1354	8	8	Darunter für 547 Thlr. 27 sgr. neue Feilen. Ueberhaupt bedurften die Werkstätten erheblicher Ergänzungen und Reparaturen.
Tit. V. Für Beleuchtung:				
1. Der Bahn, der Wege-Uebergänge ꝛc.	309	7	2	
2. Der Lokomotive, Wagen, Laternen ꝛc.	221	25	6	
Tit. VI. Für Heizung der Wasser-Reservoirs, der Passagierzimmer, der Arbeits- und Dienstlokale	—	—	—	Die Heizung ist ausschließlich mit unbrauchbaren Coaksabfällen bestritten worden.
Tit. VII. Für Druckkosten:				
Für Fahrbillets und Stempelgeräthe und für Druck- und Insertionskosten	619	4	3	
Tit. VIII. Insgemein:				
Für Schaden-Ersatz für beschädigte Güter und sonstige unvorhergesehene Ausgaben, ferner für Stellvertretungen bei Erkrankungen, Remunerationen	914	27	4	
Summe B. Transport-Verwaltung	59264	9	11	Der Etat setzte 59900 Thlr. aus.
C. Allgemeine Verwaltung.				
Tit. I. Besoldung:				
1. Für d. Direktor (einschließlich 200 Thlr. Mieths-Entschädigung)	1650	—	—	
2. Für den Ingenieur (desgl.)	1200	—	—	
3. „ technische Aushülfe	310	10	—	
4. „ den Rechnungs-Sekretär	350	—	—	
5. „ den zweiten Sekretär	199	10	—	
6. „ den Kontroleur	400	—	—	
7. „ 2 Expedienten	313	—	—	
8. „ den Bureau-Diener	168	—	—	
Tit. II. Steuern und Abgaben:				
Zur speziellen Berechnung	114	3	3	
Tit. III. Zu Gratifikationen und Amtsreisen:				
Zur speziellen Berechnung:	43	29	7	Enthält blos Reisekosten.
Tit. IV. Bureaukosten:				
Schreib- und Zeichnen-Materialien, Porto, Stempel und sonstige Ausgaben	413	6	10	Darunter 118 Thlr. 11 sgr. 9 pf. an Portokosten, welche im Jahre 1843 bei No. VI. verrechnet worden.
Tit. V. Zinsen.				
Zinsen von den Prioritäts-Aktien	38816	—	—	
Tit. VI. Insgemein:				
Für verschiedene unvorhergesehene Ausgaben, für Stellvertretungen ꝛc.	789	22	9	In diesem Betrage sind die den Banquiers der Gesellschaft gezahlten Provisionen enthalten.
Summe C. Allgemeine Verwaltung	44767	22	5	
Wiederholung.				
II. Laufende Ausgaben pro 1844.				
A. Bahn-Verwaltung	24374	13	4	
B. Transport-Verwaltung	59264	9	11	
C. Allgemeine Verwaltung	44767	22	5	
Summe II. Laufende Ausgabe pro 1844	128406	15	8	
Hierzu „ I. Rest-Ausgabe aus 1843	15846	27	5	
Total	144253	13	1	

Ausgabe.	Thlr.	sgr.	pf.	Bemerkungen.
Balance.				
Die Einnahme beträgt	191404	17	3	
Die Ausgabe beträgt	144253	13	1	
Mithin blieb Bestand	47151	4	2	
Hiervon wurde an die 10278 Stamm-Aktien 3 Proz. Dividende, im Betrage von . .	30834	—	—	
gezahlt, außerdem waren an verschiedenen Zinsen zu berichtigen	12556	—	—	
Der Rest mit . . . . wurde dem Reservefonds überwiesen.	3761	4	2	

Nach Abzug der An- und Abfuhrkosten der Güter reduzirt sich obige Einnahme von 164741 Thlr. 17 sgr. 4 pf. auf 156794 Thlr. 4 pf.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Diese Summe ergiebt durchschnittlich pro Monat . .	13066	5	—
pro Tag	428	12	—
pro reguläre Fahrt *)	46	21	7
pro Nutzmeile **)	13	4	—
Dagegen beläuft sich die Betriebs-Ausgabe, nach Abzug der gezahlten Zinsen, auf	89590	15	8

Hiervon kommen in Abzug:

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
a. Die Ausgabe-Positionen für die An- und Abfuhr der Güter in den Städten	11989	24	11			
b. Der Mehrwerth der am Schlusse des Jahres 1844 vorhandenen Materialienbestände im Vergleich zu den aus dem Jahre 1843 übernommenen mit	3759	9	3	15749	4	2
Zusammen				73841	11	6
Außerdem an Resten				82	29	2
Summe				73924	10	8

Diese Ausgabe trifft die Bahnverwaltung mit 29,9 Proz., die Transport-Verwaltung mit 62 Proz. und die allgemeine Verwaltung mit 8,1 Prozent. Dieselbe ergiebt durchschnittlich

pro Monat	6160 Thlr.	10 sgr.	11 pf.
pro Tag	201 „	29 „	4 „
pro reguläre Fahrt .	22 „	— „	10 „
pro Nutzmeile . . .	6 „	5 „	9 „

und das Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme beträgt 47,1 Proz., wovon

*) 3350 Fahrten oder 1678 Doppelfahrten.

**) 11938,26 Nutzmeilen.

14 Proz. auf die Bahnverwaltung, 29,2 Proz. auf die Transportverwaltung und 3,9 Proz. auf die allgemeine Verwaltung fallen.

Die Ermittelung, in welchem Maaße die Ausgabe die beiden **Hauptzweige** des Bahnverkehrs — den Personenverkehr und den Güterverkehr — einzeln treffen, und wie viel demnach der Nettogewinn pro Person und Zentner beträgt, ist sehr schwierig, weil Personen und Güter mit denselben Zügen befördert werden und daher die Mehrzahl der Ausgaben gemeinschaftlich ist. Wollte man den Personenverkehr als die Hauptsache und den Güterverkehr nur als eine Accidenz zu demselben betrachten, so würde nach dem Durchschnittssatz von 10 sgr. die gesammte Einnahme eine Anzahl von 470382 Personen darstellen und also auf jede Person 4 sgr. 8,6 pf. der Ausgabe, oder ein Gewinn von 5 sgr. 3,4 pf. treffen. Bei einer umgekehrten Operation, nämlich einer Reduktion der gesammten Einnahme auf Zentner (2,200617 Ztr.), nach dem Durchschnittssatz von 2 sgr. 1,65 pf. würde der Zentner 1 sgr. 0,64 pf. Ausgabe veranlaßt haben, und demnach 1 sgr. 1,01 pf. an Gewinn ergeben. Der Wahrheit näher kommt jedoch folgende Berechnung:

Die Personenwagen haben im Laufe des Jahres zurückgelegt: 97611,723 Meilen, die Güterwagen 70415,335 Meilen, so daß also, nach der Anzahl der zurückgelegten Meilen, der Personenverkehr zu dem Güterverkehre in einem Verhältnisse steht wie sehr nahe 18 : 13. Vertheilt man nach diesem Verhältniß diejenigen Einnahme- und Ausgabe-Positionen, welche nicht dem einen oder dem anderen Verkehrszweige ausschließlich zur Last fallen, so ergeben sich:

	Einnahme,			Ausgabe.		
	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für den Personenverkehr	98119	6	3	11276	—	—
= = Güterverkehr .	58674	24	1	32648	10	8

	Einnahme.	Ausgabe.	Gewinn.
pro Person . .	10 sgr. 4,7 pf.	4 sgr. 4,5 pf.	6 sgr. 0,2 pf.
pro Zentner .	2 = 4,1 =	1 = 3,6 =	1 = 0,5 =

Die Unterhaltung der Bahn hatte im Jahre 1844 noch fortwährend mit Senkungen der hohen Dämme zu kämpfen. An dem Stahlenhauser Damme hatte sich auf einer Strecke von circa 120 Ruthen eine Senkung von 10—18 Zoll gezeigt, welche circa 150 Schachtruthen Füllmaterial aus der an der Kölner Chaussee gelegenen Sandgrube zur Herstellung des Niveau's erforderte. Auch im Bilkerbusch nahm die Aufhöhung des Planums bedeutende Arbeitskräfte in Anspruch, indem dasselbe bei dem feuchten Untergrunde und der schlickigen Beschaffenheit des zu den Aufträgen verwendeten Bodens an mehreren Stellen 10—12 Zoll sich gesenkt hatte. Im Allgemeinen haben die Dämme sich jedoch bereits derartig consolidirt, daß sie für die Folge nur noch verhältnißmäßig geringe Unterhaltungskosten veranlassen werden. Weniger günstige Aussichten gewähren die Einschnitte. Im Monat November ereignete sich ein Erdsturz in der 25 Fuß hohen, aus einem Gemisch von Sand und Letten bestehenden Dossirung des Kruitscheider Einschnittes, welcher zum Fortschaffen der Erde circa 350 Wagenladungen in

Anspruch nahm. Jeder starke Regen, besonders aber das beim Thauwetter abgehende Schneewasser, hat bedeutende Reparaturen an den Dossirungen zur Folge. Doch haben sich die mit Weidenpflanzungen in den quellenhaltigen Einschnitten gemachten Versuche als sehr heilsam bewährt.

Die Abnutzung der Schienen ist immer noch als unbedeutend zu bezeichnen, wenngleich dieselbe doch allmälig bemerkbarer wird. Zwei Stücke sind als unbrauchbar verworfen und 31 Stück aus der Hauptbahn herausgenommen, jedoch zu Seitenbahnen verwendet worden.

Die alljährlich Statt findenden Auswechselungen von Schienen in der Hauptbahn, so wie die Nothwendigkeit, den Schienenstrang am Rheinwerft bis in den Freihafen zu verlängern, gaben Veranlassung zur Bestellung von 300 Stück neuen, sogenannten Vignoles-Schienen, welche unmittelbar auf der Unterlagsschwelle aufgelagert und auf derselben mittelst Hakennägeln befestigt werden.

Von den Schwellen mußten 161 Stück aus der Hauptbahn beseitigt werden; von denselben waren 96 Stück gänzlich unbrauchbar und 65 Stück wurden in Seitenbahnen verwendet. Zum Ersatz der in der Hauptbahn ausgewechselten Schwellen und zur Weiterführung der Bahn am Rheinwerft ist ein Vertrag zur Lieferüng von 800 Stück Schwellen abgeschlossen, welche, bei 8 Fuß Länge, 7 Zoll Höhe und 14 Zoll Breite haben sollen.

Von den Schienenstühlen sind 2333 Stück (darunter 1243 Verbindungsstühle) oder 2,34 Prozent des gesammten, in der Bahn verlegten Bestandes zerbrochen und ausgewechselt worden. An neuen Keilen sind 21012 Stück (oder 22,4 Prozent) verwendet worden, und zum Befestigen der Stühle 5058 Nägel erforderlich gewesen.

Das von Johann Heimann in Bonn gefertigte und seit dem 13. Juni 1843 in Gebrauch genommene Drahtseil hat sich vollkommen bewährt, besonders nachdem die anfänglich an dasselbe angespleißten Hanfseil-Enden durch ein Drahtseilstück von entsprechender Länge ersetzt worden waren. Der Verschleiß an dem Seile war kaum bemerkbar und die einzige Inconvenienz beim Betriebe resultirte aus dem Umstande, daß das Seil aus drei Stücken bestand, daher die beiden Anspleißungen sorgfältige Aufsicht und Nacharbeiten erforderten. Das frühere Hanfseil war als Reserveseil aufbewahrt worden und wurde nur in den äußerst wenigen Fällen benutzt, in denen eine Reparatur jener Anspleißungen nothwendig war. Gegen Ende vorigen Jahres zeigte dasselbe sich jedoch in einem so schlechten Zustande, daß auf Beschaffung eines anderen Reserveseils Bedacht genommen werden mußte. Ein Theil wurde abgeschnitten und reservirt, um zur Umwickelung der Drahtseile an den der Reibung am meisten ausgesetzten Stellen zu dienen; der übrige Theil wurde öffentlich verkauft. Dagegen wurde die Anfertigung eines neuen Drahtseils dem Fabrikanten J Heimann übertragen, und zwar in Einem Stück. Dasselbe wurde am 28. November abgeliefert und sofort als Hauptseil in Gebrauch genommen. Das aus drei Stücken bestehende, ältere Drahtseil wurde dagegen als Reserveseil auf eine Haspel gebracht und auf einem stets in Bereitschaft stehenden, dazu eingerichteten Erd-Transportwagen auf-

bewahrt. Das neue Drahtseil kostet 2200 Thlr., also pro laufende Ruthe 3 Thlr. 5 sgr. Die gußeisernen Rollen, auf denen das Seil läuft und welche bereits starke Spuren von Verschleiß zeigten, wurden gegen Rollen vertauscht, deren innerer Körper, von hartem Holze, durch zwei gußeiserne Platten zusammengehalten wird. Ein Theil dieser neuen Rollen ist bereits in Benutzung; das Drahtseil erleidet auf dem Holze eine geringere Reibung als bisher und erzeugt nicht mehr den schrillenden Ton, welcher bei der Bewegung über gußeiserne Rollen unvermeidlich ist.

Die Bahn-Verwaltung und Bahn-Unterhaltung hat im Jahre 1844 1972 Thlr. 27 sgr. 8 pf. mehr gekostet als im Jahre 1843. Der Grund dieser unbedeutenden Mehrausgabe liegt lediglich in der Nothwendigkeit, eine größere Anzahl von Materialien (Stühlen, Keilen, Nägeln ꝛc. ꝛc.), deren Vorräthe erschöpft waren, anzuschaffen, und in dem für Instandhaltung der Gebäude, Brücken und Straßen erforderlichen Kostenaufwande, welcher namentlich durch die Materialienbeschaffung und Chaussirung der Straße vom Elberfelder Bahnhofe nach Brill, so wie durch die Kosten der vermehrten Aufsicht auf derselben vergrößert worden ist (um circa 520 Thlr.). An Gehalten und Löhnen ist dagegen nicht unbedeutend erspart worden.

Die Leistungen jeder einzelnen Lokomotive, deren Verbrauch an Coaks und Oel, so wie die Reparaturkosten derselben im Jahre 1844 ergeben sich aus nachstehender Tabelle.

Uebersicht

der

Leistungen jeder einzelnen Lokomotive,

deren

Verbrauch an Coaks und Oel,

so wie

die Reparaturkosten derselben im Jahre 1844

auf

der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

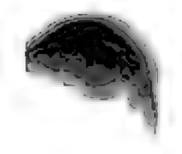
Name der Maschine, des Fabrikanten, und Anfang der Dienstzeit.	A. Im Zugdienst. Lasten. Doppelfahrten, à 7,03 Meilen.	Meilen.	Diensttage.	Wagen. Personenwagen, à 90 Ztr. Anzahl.	Transportwagen., à 120 Ztr. Anzahl.	Gewicht. Summarisches. Ztr.	auf horizontale Bahn reduzirtes. Ztr.	Verbrauch an Coaks. Im Ganzen. Pfd.	Pro Doppelfahrt. Pfd.	Pro 1000 Ztr. und 1 Meile horizontale Bahn. Pfd.	Pro Meile. Pfd.	an Oel. Im Ganzen. Maaß.	Pro Doppelfahrt. Mß.	Pro Meile. Mß.
Wupper, seit 27. November 1838. John Cockerill in Seraing.	361,125	2538,71	162½	5700	5289	1,147680	2,108234	466670	1292	70	184	722,500	2	0,11
Rhein, seit 27. November 1838. John Cockerill in Seraing.	4,979	35,00	1	76	47	12480	19922	7318	1470	128	209	8,500	1,71	[illegible]
Düssel, seit 16. Februar 1841. Dobbs u. Poensgen in Aachen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neander, seit 27. März 1841. Stephenson in Newcastle.	300	2109,00	132	5023	4314	969750	1,767039	444790	1483	79	211	599,750	2	[illegible]
Johann Wilhelm, seit 27. März 1841. Stephenson in Newcastle.	87	611,61	43½	1586	1340	303540	552203	126633	1456	70	207	173	1,99	[illegible]
Vulkan, seit 14. Juli 1842. Stephenson in Newcastle.	381,310	2680,61	178½	6143	5844	1,281150	2,331901	542573	1423	73	202	771,875	2,02	[illegible]
Achill, seit 22. August 1842. Stephenson in Newcastle.	370,212	2602,59	171½	6207	5387	1,205070	2,205576	472884	1277	68	182	748,750	2,02	[illegible]
Mars, seit 19. Oktober 1842. Jakobi, Haniel u. Huyssen in Sterkrade.	173,374	1218,62	82½	2739	2465	543180	995396	261909	1511	85	215	346,125	1,99	[illegible]
Durchschnitt u. Summe	1678	11796,34	771½	27774	24686	5,462850	9,980271	2,322777	1384	73	197	3370,500	2,00	0,19
Außerdem . . .	20,23	142,22	welche im Laufe des Jahres in 34 Extrafahrten zurückgelegt wurden und mehr											
	1698,23	11938,56	. . . .											

B e m e r k u n g e n.

Bei Berechnung des Gewichts ist durchschnittlich jeder Personenwagen zu 90 Zentner und jeder Frachtwagen zu 120 Zentner (à 110 Pfund) berechnet.

Bei Reduktion auf 1000 Zentner und 1 Meile sind diejenigen Wagen, welche nicht die ganze Bahnstrecke zurückgelegt haben, nur mit der Anzahl der wirklich zurückgelegten Ruthen in Berechnung gekommen.

Die zugführenden Maschinen sind zum Transport der Ziegelsteine von den zwischen der Kölner Chaussee und dem Bilker Busch gelegenen Oefen zum Bahnhofe, zwischen den Zügen, benutzt worden.



	Reservedienst. Verbrauch an Coaks. Pro Tag.	Reservedienst. Verbrauch an Oel. Im Ganzen.	Reservedienst. Verbrauch an Oel. Pro Tag.	C. Bei Probe- u. außergewöhnl. Fahrtn. Anzhl. der Fahrten.	C. Anzhl. der Tage.	C. Verbrauch an Coaks.	C. Verbrauch an Oel.	D. Verbrauch im Ganzen, an Coaks.	D. Verbrauch im Ganzen, an Oel.	E. Diensttage im Ganzen.	F. Die Reparatur für den gesammten Dienst hat erfordert: Tage.	Kosten, und zwar: Arbeitslohn der Handwerker.			Kosten des Materials.			Kosten der von außerhalb gelieferten Gegenstände.			Summe der Kosten.			pro Doppelfahrt.			pro Meile.		
	pfd.	Maaß.	Mß.			Pfd.	Maaß.	Pfund.	Maaß.			thl.	sg.	pf.	thl.	sg.	pf.	thl.	sg.	pf.	thl.	sg.	pf.	thl.	sg.	pf.	tl.	sg.	pf.
	928	39	0,87	8	4½	6669	11	5 15100	772,500	212	154	454	6	9	123	28	11	309	20	9	887	26	5	2	13	9	—	10	6
	1029	208	0,86	9	3	6014	9,750	262375	226,250	246	120	330	22	—	108	19	2	957	14	9	1396	25	11	280	16	6	39	27	4
	—	—	—	—	—	—	—	—	außer Dienst.		366	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0	1835	4	2	4	2	2741	4,250	451201	680	136	230	684	18	—	282	23	10	178	8	9	1145	20	7	3	24	7	—	16	4
10	1010	25	0,75	5	2½	4717	5	164680	203	79	287	448	20	6	257	28	11	159	16	2	866	5	7	9	28	8	1	12	6
	—	—	—	7	3½	4037	6,625	546610	778,500	182	184	491	18	9	262	29	11	189	1	8	943	20	4	2	14	3	—	10	7
40	1440	1	1	6	3½	4006	4,250	478330	754	176	190	499	23	3	249	14	—	174	5	9	923	13	—	2	14	10	—	10	8
37	1283	38,50	1,02	13	7	9129	14,500	319175	399,125	127	239	570	17	3	145	3	2	193	27	10	911	18	3	5	7	9	—	22	5
381	1041	315,50	0,87	52	26	37313	55,375	2,737471	3741,375	1158	1770	3480	6	6	1430	27	11	2164	5	8	7075	10	1	4	6	6	—	18	—
. . . .																								4	5	—	—	17	9

…brauch an Brennmaterial und Oel in der Rubrik C. mit enthalten ist.

Die Reserve-Maschinen haben zum Transport der Kalksteine und der Erdwagen zwischen den Stationen Haan …d Hochdahl gedient.

In der Rubrik B. erstreckt sich der Verbrauch an Brennmaterial auf den Dienst, welchen die Reserve-Maschi…n in der geneigten Ebene, zwischen dem Stahlenhauser Damm und dem Fringsberge versehen haben.

Außer dem oben bemerkten Brennmaterial wurden von der Maschine Rhein, zum Auspumpen des Brunnens …Elberfelder Bahnhofe, während der Monate Oktober und November, 9600 Pfd. Coaks und 46½ Maaß Oel verbraucht.

Digitized by Google

Die Maschinen Vulkan, Achill und Wupper sind am stärksten gebraucht worden; nach denselben ist der Neander am meisten im Dienst gewesen. Der Mars konnte wegen sehr häufiger Reparaturen nur wenig herangezogen werden. Der Johann Wilhelm war sehr lange außer Dienst, weil der Fabrikant, dem die Lauf- und Triebräder zum Aufziehen neuer Bandagen übergeben waren, die Ausführung dieser unbedeutenden Arbeit acht Monate lang hinhielt. Die Maschine Rhein ist den größten Theil des Jahres hindurch als Reservemaschine zu Hochdahl stationirt gewesen und hat Zugdienst nur verrichtet, wenn sie in jener Eigenschaft zur Aushülfe diente. Die Maschine Düssel ist wegen Undichtigkeit ihres Kessels gar nicht im Dienste gewesen.

Durchschnittlich hätte jede der sieben diensthuenden Maschinen 242,6 Doppelfahrten und 1705,5 Meilen zurückgelegt, 3967⅐ Personenwagen und 3526⅐ Güterwagen gezogen, und eine Last von 780407 Zentner, oder, auf horizontale Bahn reduzirt, von 1,425753 Zentner bewegt.

An Coaks sind 2,737471 Pfund und an Oel 3741⅔ Maaß verbraucht worden, daher durchschnittlich

a. für den Zugdienst:

pro Doppelfahrt	1384 Pfund Coaks,	2	Maaß Oel
" Meile . .	197 " "	0,29	" "

b. für den Reservedienst

täglich 1041 Pfund Coaks und 0,87 Maaß Oel.

Vergleicht man diese Resultate mit den Resultaten des Jahres 1843, so ergiebt sich eine Ersparniß von

41,73 Pfund Coaks pro Doppelfahrt und
160,2 " " " Tag Reservedienst.

Die Ausgabe für Coaks und Holz betrug im J. 1843 noch 11518 Thlr. 28 sgr. 6 pf., im Jahre 1844 nur 9439 Thlr. 7 sgr. 2 pf.

Die Ersparung ist theils Folge vermehrter Sorgfalt und Aufsicht, theils Folge einer Ermäßigung in den Transportkosten der Coaks, zum Theil aber der Einrichtung beizumessen, daß seit dem 1. Juli die Lokomotivführer und Heizer an dem Minderverbrauch in Coaks und Oel durch Prämien betheiligt wurden. Es wurde nämlich für jede Maschine ein Etat nach dem bisherigen Verbrauch derselben festgesetzt und für die Ersparung an dem etatsmäßigen Quantum den Maschinisten und Heizern eine Vergütung mit 1 sgr. pro 100 Pfund Coaks und 1 sgr. pro Maaß Oel gezahlt. Die Coaksprämie wird unter beide mit ¾ resp. ¼ vertheilt, während die Prämie für die Oel-Ersparung dem Heizer ausschließlich verbleibt. In Bezug auf das Oel hat sich jedoch nur bei der Reservemaschine eine Ersparung von 0,19 Maaß pro Tag herausgestellt.

Die Coaks-Fabrikation ist fortwährend für Rechnung der Gesellschaft in den an der Zeche „Sälzer und Neuack" befindlichen vier Oefen betrieben worden, von denen zwei sogar eine Zeit lang außer Dienst gesetzt werden konnten. Aus 31953 Scheffel Grußkohlen wurden 2,757150 Pfund Coaks, also aus dem Scheffel 86,3 Pfund fabrizirt. Die Kosten belaufen sich:

an Kohlenankauf (nach Abzug der wieder verkauften Brockkohlen)	3656 Thlr.	6 sgr.	— pf.
an Brennerlohn und Ladegeld	793 =	4 =	— =
an Transportkosten nach Düsseldorf u. Elberfeld	4436 =	20 =	6 =
an Aufsichtskosten	78 =	— =	— =
an Geräthen und Reparaturen	41 =	12 =	6 =
	9005 Thlr.	13 sgr.	— pf.

Hiernach kosten 100 Pfund Coaks, franko Düsseldorf oder Elberfeld, 9 sgr. 9⅔ pf. Selbst wenn man, wie im Jahre 1842 geschehen, die Zinsen des für die Anlage der Coaksöfen verwendeten Kapitals (à 3533 Thlr. 27 sgr. 4 pf.) mit 4 Prozent, so wie an Verschleiß der Oefen mit 10 Prozent pro Jahr den obigen Kosten noch hinzurechnet, so steigern sich dieselben nur auf 9502 Thlr. 29 sgr. 5 pf., oder 10 sgr. 4 pf. pro 100 Pfund.

In Bezug auf die Reparaturkosten, welche sich auf 7075 Thlr. 10 sgr. 1 pf., oder durchschnittlich pro Doppelfahrt auf 4 Thlr. 5 sgr. und pro Meile auf 17 sgr. 9 pf. belaufen, zeichneten sich, nach Ausweis der Tabelle, die Maschinen Achill, Vulkan und Wupper vortheilhaft aus. Die verhältnißmäßig größten Kosten hat der Mars veranlaßt. Für den Johann Wilhelm und Rhein stellen sich dieselben nur scheinbar sehr hoch, indem der erstere ohne Verschulden (aus dem oben angegebenen Grunde) außer Thätigkeit blieb, und für den letzteren die zu dem beabsichtigten Umbau erforderlichen Anschaffungen gemacht worden sind, welche natürlich keinen richtigen Anhalt für die Kosten der gewöhnlichen Reparaturen gewähren.

Die Maschine Neander ist im Anfange des Jahres 1844 mit variabler Expansion versehen worden. An dem Johann Wilhelm ist eine Riemenkuppelung der Triebräder mit den Laufrädern angebracht worden, welche sich für die scharfen Kurven der Bahn als sehr zweckmäßig bewährt, indem durch dieselbe die bei fester Kuppelung eintretende Torsion in den Achsen vermieden wird. Ein bei dem stärksten Regenwetter und ganz nassen Schienen gemachter Versuch, wobei die Maschine bis zum Maximum ihrer Leistungs-Fähigkeit belastet wurde, ließ kein Gleiten und Umdrehen der Räder bemerken, und bewies, daß selbst bei glatten Schienen die ganze Kraft der Maschine ihre Anwendung finden konnte. Eine gleiche Vorrichtung ist an den Maschinen Neander und Vulkan angebracht worden.

Die Wupper hat eine neue Vorderachse, der Neander eine neue Triebradachse erhalten.

Die Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf 3867 Thlr. 20 sgr. 2 pf. Jede von den Wagen zurückgelegte Meile hat also einen Kostenaufwand von 8,3 pf. veranlaßt.

Ueberhaupt stellen sich die Kosten für Lokomotive und Wagen zusammengenommen, unter Hinzurechnung des Werths der Bestände am Schlusse des Jahres 1843 und nach Abzug des Werthes der Bestände am Schlusse des Jahres 1844, wie folgt:

		Im Ganzen.			Pro Doppelfahrt.			Pro Meile.		
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
a.	Reparatur . . .	10943	—	3	6	13	4	—	27	6
b.	Coaks und Holz .	9634	9	2	5	20	2	—	24	2
c.	Schmiermaterial .	1512	18	10	—	26	9	—	3	10
d.	Putzmaterial . . .	1144	6	8	—	20	3	—	2	11
e.	Beleuchtung d. Bahn	305	3	6	—	5	5	—	—	9
f.	desgl. der Lokomotive und Wagen .	230	18	5	—	4	1	—	—	7
	Summe	23769	26	10	14	—	—	1	29	9

Sämmtliche Positionen sind also geringer als im vorigen Jahre, mit Ausnahme der Reparaturkosten, welche sich pro Doppelfahrt um 1 Thlr. 22 sgr. 2 pf., oder pro Meile um 7 sgr. 5 pf., erhöht haben. Der Grund liegt darin, daß der Reservefonds von den Kosten der Erneuerung der Lokomotive und Wagen entbunden, daher fünf Satz Wagenräder und Achsen aus dem Betriebsfonds (1150 Thlr.) bezahlt worden, die Erneuerung des Wagenanstrichs 480 Thlr., die Verbesserung der inneren Einrichtung der Wagen 1ster und 2ter Klasse 730 Thlr. gekostet hat ꝛc. Zieht man diese drei Positionen ab, so würden die Unterhaltungskosten der Lokomotive und Wagen um 1 Thlr. 10 sgr. pro Doppelfahrt, oder 5 sgr. 8 pf. pro Meile, geringer als oben angegeben sich herausgestellt haben.

Rechnet man zu den oben angegebenen Kosten für Brenn-, Schmier- und Putz-Material à . . . . 12291 Thlr. 4 sgr. 8 pf.
die Gehalte (einschließlich der Dienstkleidung) der Maschinisten, Heizer und des Wagenmeisters à . . . . 3188 = 2 = 9 =
so wie die Löhne der Putzer, Coaksträger, Wasserpumper ꝛc. à . . . . 2082 = — = — =
hinzu, so stellen sich die Kosten der eigentlichen Zugkraft pro Doppelfahrt auf 10 Thlr. 10 sgr. 3 pf. und pro Meile auf 1 Thlr. 14 sgr. 1 pf.

Ueber die Kosten des Fuhrparks der Gesellschaft wäre noch Folgendes anzuführen.

Sowohl in Elberfeld als in Düsseldorf ist die An- und Abfuhr der Güter auf Rechnung der Gesellschaft, mit großem Vortheil für deren Interesse, besorgt worden.

In Elberfeld bestand der Fuhrpark im Anfange des Jahres 1844 aus 12 Pferden, 11 Wagen und den dazu gehörigen Utensilien; derselbe wurde aber im Laufe des Jahres durch Ankauf neuer Pferde und Anfertigung neuer Wagen (bei Meinhard in Barmen) nach Maaßgabe des steigenden Bedürfnisses vermehrt und bestand am Schlusse des Jahres aus 15 Pferden und 16 Wagen. Durch denselben sind, einschließlich des in Nothfällen herangezogenen Miethfuhrwerks, abgefahren vom Bahnhofe:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
1)	diesseits der Haspeler Brücke 200760¾ Ztr. Handelsgüter, welche außer der tarifmäßigen Fracht an besonderem Bestättergelde aufgebracht haben	119	9	—

		Thlr.	Sgr.	Pf.
2)	bis zur Ronsdorfer Chaussee, einschließlich der Mauer, 22789⅗ Ztr. mit	191	5	8
3)	weiter durch Barmen, einschließlich Wupperfeld, 91892⅖ Zentner mit	1550	28	2
4)	nach den umliegenden Orten (Rittershausen ꝛc.) 29503⅓ Zentner	738	10	1
5)	für den Transport zum Steueramte in Barmen	33	28	7
6)	nach Schwelm 2116⅘ Zentner	111	20	4
7)	Außerdem an rohen Produkten:			
	a. nach Elberfeld 4360 Zentner	87	11	8
	b. nach Barmen 1474⅔ Zentner	57	25	10
	Angefahren zum Bahnhofe: Ueberhaupt 38679⅓ Zentner	243	18	3
	Im Ganzen also hat der Fuhrpark zu Elberfeld befördert 391577 Zentner und aufgebracht	3134	7	7

Die Kosten dieses Fuhrwerks belaufen sich für das Jahr 1844:

		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
a.	An Fourage, Reparatur der Wagen und des Geschirres, Neubeschaffungen ꝛc.	5726	28	10			
b.	An Löhnen der Fuhr- u. Begleitknechte	2451	20	9			
c.	An Zinsen des Anlagekapitals (5650 thlr.) à 4 Prozent	226	—	—			
					8404	19	7
	Davon kommt in Abzug die oben angegebene Einnahme im Betrage von				3134	7	7
					auf 5270	12	—

Jeder von dem Fuhrpark zu Elberfeld beförderte Zentner hat also an An- und Abfuhrkosten einen Aufwand von 4,85 pf. veranlaßt.

In Düsseldorf bedarf der Fuhrpark eines geringen Bestandes, da schon im Beginn des Jahres 9 und bis zum Schlusse des Jahres 14 Handlungshäuser, gegen eine Rückvergütung von 3 pf. pro Zentner, die eigene An- und Abfuhr ihrer Güter übernommen hatten. Drei Pferde und vier Wagen waren am Anfange und am Schlusse des Jahres vorhanden und wurden in dringenden Fällen durch städtisches Miethfuhrwerk unterstützt.

Durch diesen Fuhrpark, mit Einschluß der durch jene 14 Handlungshäuser und das Hülfsfuhrwerk geleisteten Aushülfe, sind befördert worden:

423013⅔ Zentner Handelsgüter und
56016 Zentner rohe Produkte.
479029⅔ Zentner.

Die Kosten betragen:

		Thlr.	Sgr.	Pf.
a.	An Fourage, Reparaturen, Neubeschaffungen und Rückvergütungen	2985	28	10
b.	An Löhnen	825	6	6
c.	An Zinsen des Anlagekapitals (1120 Thlr.) à 4 Proz.	44	24	—
		3855	29	4

	Thlr.	Sgr.	Pf.
welche sich durch das von dem Fuhrpark verdiente Bestättergeld von	76	28	8
reduziren auf	3779	—	8

Die Kosten der An- und Abfuhr betragen also pro Zentner 2,84 pf.

Durchschnittlich belaufen sich die Kosten für Elberfeld und Düsseldorf auf 3,74 pf., während den früher angestellt gewesenen Bestättern durchschnittlich 5 pf. gezahlt worden sind. Dabei hat die Gesellschaft den Vortheil, die Arbeitskräfte auch noch zu anderen Zwecken (z. B. die Pferde zum Arrangiren der Züge rc. rc.) verwenden zu können.

Die Krankenkasse hatte im Laufe des Jahres 1844 eine Einnahme von . . . 478 Thlr. 26 sgr. 7 pf.
und eine Ausgabe von . . . 214 = 20 = — =
und weiset die Rechnung pro 1. Januar 1845 einen Bestand von . . . 264 Thlr. 6 sgr. 7 pf.
nach.

Die Unterstützungskasse hatte eine Einnahme von 328 Thlr. 19 sgr. 7 pf.
eine Ausgabe von . . . 303 = 21 = 10 =
und nahm also an Bestand in das Jahr 1845 herüber 24 Thlr. 27 sgr. 9 pf.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 866.)

Das Betriebsjahr 1844 ergab für die 10278 Stamm-Aktien eine Dividende von 3 Prozent.

Der niedrigste Kours der Aktien war 49¾, der höchste 108, der jetzige (5. Februar 1846) 93¾.

l. Personenfrequenz.

(Seite 866.)

Im Ganzen benutzten im Jahre 1844 283084 Personen die Bahn, welche den Betrag von 90641 Thlr. 27 sgr. 6 pf. aufgebracht haben. Diese Frequenz übertrifft das Jahr 1843 um 15397 Personen und 1426 Thlr. 22 sgr. 6 pf. Einnahme. Dieses Mißverhältniß zwischen der Zunahme an Personen und der Zunahme an Einnahme erklärt sich hauptsächlich daraus, daß die Zunahme am meisten die Zwischenstationen betroffen hat. Es wurde nämlich schon am 1. Mai 1843 gestattet, mit einem Billet der 4ten Klasse die 3te Wagenklasse auf den Strecken zwischen Elberfeld und Vohwinkel und zwischen Elberfeld und Haan benutzen zu dürfen, oder, mit andern Worten, der Preis der dritten Wagenklasse auf den Preis der vierten Klasse herabgesetzt. Eine gleiche Einrichtung wurde mit dem 1. April v. J. für die Strecken zwischen Düsseldorf und Gerresheim und zwischen Düsseldorf und Erkrath getroffen.

Es ergiebt sich aber bei der Vergleichung der Jahre 1843 und 1844

a. in den Monaten Januar bis April:

auf der Strecke Elberfeld-Vohwinkel

eine Vermehrung von 2438 Personen und eine Mehr-Einnahme von 94 Thlr. 25 sgr.,

auf der Strecke Elberfeld-Haan

eine Vermehrung von 870 Personen und eine Mehr-Einnahme von 71 Thlr. 9 sgr.;

b. in den Monaten April bis Dezember:

auf der Strecke Düsseldorf-Gerresheim

eine Vermehrung von 138 Personen und eine Minder-Einnahme von 154 Thlr. 8 sgr.,

auf der Strecke Düsseldorf-Erkrath

eine Vermehrung von 4326 Personen und eine Mehr-Einnahme von 173 Thlr. 23 sgr.;

also überhaupt in den angegebenen Zeit-Abschnitten und auf den bezeichneten Strecken eine Vermehrung von 7772 Personen und eine Mehr-Einnahme von 166 Thlr. 4 sgr. Diese Mehr-Einnahme darf aber nicht einmal der Herabsetzung der Fahrpreise ausschließlich zugeschrieben werden, da z. B. für Erkrath der Besuch der neu errichteten Kaltwasser-Heilanstalt nicht unerheblich gewirkt hat. Es liegt darin ein Fingerzeig, wie leicht es ist, durch Herabsetzung der Preise die Frequenz zu steigern, ohne der Kasse erheblichen Vortheil zu bringen. Doch haben die gemachten Versuche andererseits nachgewiesen, daß für die Zwischenstationen der Bahn eine Ermäßigung der Preise ohne Benachtheiligung der Kasse ausführbar war, daher in dem neuen Betriebs-Reglement die Fahrpreise für sämmtliche Zwischenstationen so weit erniedrigt worden sind, als im Verhältniß zum Fahrpreise der ganzen Bahn möglich war, z. B. zwischen Düsseldorf und Gerresheim und zwischen Elberfeld und Vohwinkel $2\frac{1}{2}$ sgr. (3te Klasse).

Nach dem Vorgange der Rheinischen Bahn sind am 15. Oktober (Königs Geburtstag) und am 11. November (Martini) diejenigen Passagiere, welche die Bahn zwischen Elberfeld und Düsseldorf, so wie von Vohwinkel nach Düsseldorf benutzten, an demselben Tage, resp. mit dem ersten Zuge des folgenden Tages, unentgeltlich zurückbefördert worden. Diese Maaßregel hat zum Erfolg gehabt, daß am 15. und 16. Oktober die Frequenz um 901 Personen, mit einer Mehr-Einnahme von 140 Thlr. 23 sgr. 6 pf., und am 10. und 11. November um 345 Personen, mit einer Mehr-Einnahme von 25 Thlr. 10 sgr., größer gewesen ist als an den entsprechenden Tagen des Jahres 1843. Ein gleicher Versuch am 1. und 6. Januar, so wie an den Karnevalstagen hat gleich günstige Erfolge gezeigt. Es ist daher beschlossen worden, für die Sommermonate des Jahres 1845 an allen Sonn- und Feiertagen jene Begünstigung eintreten zu lassen, welche eine Vermehrung der Einnahme — wenngleich nicht im Verhältniß zur Vermehrung der Frequenz — erwarten läßt.

Die Bedeutsamkeit der einzelnen Stationen geht aus folgender Uebersicht hervor.

No.		Es sind abgegangen.	Es sind angekommen.	Total an Personen.
1	Düsseldorf . .	107924	95822	203746
2	Gerresheim . .	9303	12199	21502
3	Erkrath . . .	16783	16702	33485
4	Hochdahl . . .	8404	9277	17681
5	Haan	10898	12216	23114
6	Vohwinkel . .	26911	33001	59912
7	Elberfeld . . .	102861	103867	206728
	Zusammen	283084	283084	566168

In der Richtung von Düsseldorf nach Elberfeld fuhren
143838 Personen, mit einer Einnahme von 46945 Thlr. 21 sgr.,
und in der Richtung von Elberfeld nach Düsseldorf:
139246 Personen, mit einer Einnahme von 43697 Thlr. 6 sgr. 6 pf.

Auf die einzelnen Monate vertheilte sich die Frequenz und Einnahme wie folgt:

	Personen.	Einnahme. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	12015	3945	22	6
Februar . . .	12576	4271	8	—
März	16519	5400	8	6
April	23008	7436	15	—
Mai	33217	10535	2	6
Juni	31074	9675	26	—
Juli	31636	10267	14	—
August . . .	30437	10027	10	—
September . .	33242	10355	16	—
Oktober . . .	26976	8346	9	6
November . .	18485	5910	1	6
Dezember . .	13899	4461	13	6

Also durchschnittlich pro Monat 23590 Personen mit einer Einnahme von 7553 Thlr. 14 sgr. 9½ pf., und pro Tag 773 Personen oder 247 Thlr. 19 sgr. 8 pf.

Die größte Frequenz fand am 27. Mai Statt, nämlich 2637 Personen oder 805 Thlr. 26 sgr., und die geringste am 18. Januar, nämlich 298 Personen oder 99 Thlr. 1 sgr. Für jede reguläre Fahrt beläuft sich die Frequenz auf 84,3 Personen oder 27 Thlr. 3 pf.

Die Verschiedenheit in der Benutzung der einzelnen Wagenklassen ist wie in früheren Jahren sehr bedeutend. Frequenz und Einnahme vertheilen sich nämlich auf die I. Wagenklasse:

5668 Personen, also 2 Proz., oder 4106 Thlr. 23 sgr. 6 pf., also 4,6 Prozent.

Auf die II. Wagenklasse:

50224 Personen, also 17,7 Prozent, oder 24743 Thlr. 5 sgr. 6 pf., also 27,3 Prozent.

Auf die III. Wagenklasse:

197383 Personen, also 69,7 Prozent, oder 52769 Thlr. 23 sgr. 6 pf., oder 58,1 Prozent.

Auf die IV. Wagenklasse:

29809 Personen, also 10,6 Prozent, oder 9022 Thlr. 5 sgr., also 10 Prozent.

Durchschnittlich durch alle Wagenklassen hat also jede Person gezahlt: 9 sgr. 7,3 pf.

Die Bahn ist benutzt worden:

auf weniger als eine Meile von	54592	Personen,
auf eine Meile und weiter, jedoch weniger als zwei Meilen, von	48760	"
auf zwei Meilen und weiter, jedoch weniger als drei Meilen, von	42996	"
auf drei Meilen und weiter von	136736	"

Alle Reisende auf eine Längenmeile berechnet ergiebt 689760,37 Personen, und sämmtliche Reisende auf die ganze Länge der Bahn berechnet, ergiebt 195955 Personen.

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt: 2,44 Meilen, und jede Person pro Meile eingebracht: 3 sgr. 11,3 pf.

Accidenzien des Personenverkehrs. Sämmtliche vorstehende Berechnungen sind auf der reinen Einnahme aus dem Billetverkauf basirt. Zu dieser Einnahme sind aber noch, als zum Personenverkehre gehörig, hinzuzurechnen:

1) Die Einnahme aus den Militair-Kommando's, welche 5 sgr. pro Kopf ohne Rücksicht auf die benutzte Bahnstrecke bezahlen. Dieselben ergeben:
   1411 Personen oder 208 Thlr. 15 sgr.
2) Die Gelder, welche von den Schirrmeistern eingenommen worden sind, im Betrage von 750 Thlr. 12 sgr. 3 pf.
3) Die Einnahme aus dem Transport der Hunde, im Betrage von 101 Thlr. 27 sgr.
4) Die Einnahme aus dem mehr als 30 Pfund betragenden Gepäck der Reisenden. Dieselbe ergiebt:
   6954¾ Zentner oder 2990 Thlr. 17 sgr.

Hiervon kommen 4152¾ Zentner auf die Station Düsseldorf und 2802 Zentner auf die Station Elberfeld; der Grund liegt darin, daß nach Elberfeld mehr Geschäftsreisende, nach Düsseldorf mehr Vergnügungsreisende fah-

ren, was sich namentlich auch daraus bestätigt, daß Gepäckstücke von 30—40 Pfund in Elberfeld häufiger sind als in Düsseldorf, während alle schwerern Kolli's in Düsseldorf häufiger vorkommen als in Elberfeld. Ueberhaupt aber machen die Stücke von 30 — 50 Pfund allein 5/12 des ganzen Gepäckverkehrs aus (nämlich 5306 Stück).

Rechnet man diese Accidenzien (sub 1—4.) dem Erlös aus dem Billet-Verkauf zu, so steigert sich der Durchschnitt pro Person auf 10 sgr. und pro Person und Meile auf 4 sgr. 1,6 pf., und der Personenverkehr hat alsdann überhaupt 1824 Thlr. 23 sgr. 3 pf. mehr eingetragen als im Jahre 1843.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn befördert und dafür eingenommen:

			Einnahme.						
Januar	14342	Personen	4392	Thlr.	4	sgr.	6	pf.
Februar	14183	=	4176	=	24	=	—	=
März	12902	=	4141	=	10	=	6	=
April	20206	=	5928	=	18	=	6	=
Mai	36463	=	10000	=	29	=	—	=
Juni	35128	=	9534	=	25	=	6	=
Juli	42205	=	11772	=	16	=	6	=
August	40548	=	11417	=	27	=	—	=
September	35881	=	10191	=	5	=	6	=
Oktober	30668	=	8736	=	8	=	—	=
November	21967	=	6713	=	10	=	6	=
Dezember	17381	=	5264	=	22	=	6	=
Zusammen	321874	=	92270	=	22	=	—	=

m. Güterfrequenz.

(Seite 871.)

Der Gesammt-Gütertransport im Jahre 1844 bestand aus 924757 Zentner, welche eine Brutto-Einnahme aufgebracht haben von 62332 Thlr. 26 sgr. 4 pf. Die Zentnerzahl übersteigt also diejenige des Jahres 1843 um 125506⅕ und die Einnahme um 9472 Thlr. 19 sgr. 1 pf.

Auf die einzelnen Monate vertheilte sich der gesammte Güter-Transport in folgender Weise:

	Zentner.		Einnahme. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar . .	49691⅖	oder	3087	20	6
Februar . .	54979⅗	=	3233	25	8
März . . .	65939	=	4575	3	7
April . . .	81351⅗	=	5909	16	5
Mai . . .	85264⅕	=	5668	10	11
Juni . . .	89101⅕	=	5525	1	11
Juli . . .	93724⅗	=	6044	27	4
August . . .	112132	=	6773	16	11
September .	95826⅕	=	5765	26	4
Oktober . .	76028⅕	=	5855	5	11
November . .	68272⅕	=	5534	20	8
Dezember . .	52445⅘	=	4359	—	2

mithin durchschnittlich pro Monat ein Gewicht von 77063 Zentner und eine Einnahme von 5194 Thlr. 12 sgr. 2 pf.

Auf jeden Fahrtag kommen 2526⅔ Zentner und 170 Thlr. 9 sgr. 3 pf., auf jede reguläre Fahrt 275⅔ Zentner oder 18 Thlr. 17 sgr. 2 pf.

Nach Abzug der Kosten des Fuhrparks, welcher das An- und Abfahren der Güter in den Städten besorgt, beträgt die Einnahme 53491 Thlr. 21 sgr. 10 pf. Erwägt man hierbei, daß im Jahre 1844 für Rechnung der Gesellschaft 101214⅓ Zentner mehr transportirt worden sind als im Jahre 1843, so zeigt sich beim Güterverkehr die umgekehrte Erscheinung wie beim Personenverkehr, nämlich: daß die Einnahme sich in höherem Grade gesteigert hat als die Zentnerzahl (nämlich in dem Verhältniß von 103 : 118). Der Grund liegt darin, daß die Zunahme des Verkehrs hauptsächlich die Strecke zwischen Düsseldorf und Elberfeld betroffen hat und daß die Handelsgüter sich in dem erfreulichsten Maaße vermehrt haben, während der Transport der minder einträglichen Produkte sich vermindert hat.

Der Verkehr von und nach den Zwischenstationen ist fortwährend unbedeutend geblieben, indem dieselben keine kommerziellen Verbindungen bieten. Es sind

Station.	abgegangen.					angekommen.					Total.				
	Ztr.	⅓	Thlr.	sgr.	pf.	Ztr.	⅓	Thlr.	sgr.	pf.	Ztr.	⅓	Thlr.	sgr.	pf.
Düsseldorf .	681349	1	52040	18	3	164517	1	8681	17	—	845866	2	60722	5	3
Gerresheim .	8718	1	514	14	11	19012	—	98	18	7	27730	1	613	3	6
Erkrath . .	37219	—	332	25	9	49951	1	1023	16	4	87170	1	1356	12	1
Hochdahl . .	91797	2	2680	17	2	65260	—	407	22	10	157057	2	3088	10	—
Haan . . .	8039	2	241	25	6	33171	1	544	7	1	41211	—	786	2	7
Vohwinkel .	26584	—	619	15	11	37886	—	1525	9	4	63970	—	2144	25	3
Elberfeld . .	71049	—	5902	28	10	555459	—	50051	25	2	626508	—	55954	24	—
Summe	924757	—	62332	26	4	924757	—	62332	26	4	1,849514	—	124665	22	8

Der Verkehr der Zwischenstationen beträgt also

für die von dort abgegangenen Güter:

172358⅔ Zentner mit 4389 Thlr. 9 sgr. 3 pf. Einnahme, das ist 18,64 Prozent des Gewichts oder 7,04 Prozent der Einnahme;

und für die dorthin versandten Güter:

204780⅔ Zentner mit 3599 Thlr. 14 sgr. 2 pf. Einnahme, das ist 22,14 Prozent des Gewichts oder 5,77 Prozent der Einnahme.

Die Gesammtmasse der transportirten Güter hat sich bewegt:

1) in der Richtung von Düsseldorf nach Elberfeld mit
724959⅔ Zentner, also 78,39 Prozent,
(darunter 139149⅔ Zentner für Rechnung der Gesellschaft)
oder 53176 Thlr. 11 sgr. 7 pf., also 85,31 Prozent.

2) In der Richtung von Elberfeld nach Düsseldorf mit
199797⅓ Zentner, also 21,61 Prozent,

(darunter 34905 Zentner für Rechnung der Gesellschaft)
oder 9156 Thlr. 14 sgr. 9 pf., also 14,69 Prozent.

Der Uebelstand des Mangels an Rückfracht ist also noch lange nicht gehoben und wird rücksichtlich der Handelsgüter sich niemals heben lassen, da von dem Wupperthale aus nach dem Rheine nicht viel zu versenden ist. Dennoch haben die Rückfrachten sich in erfreulicher Weise vermehrt, indem im Jahre 1843 nur 33351⅓ Zentner, dagegen im Jahre 1844 bereits 50161 Ztr. Handelsgüter, einschließlich Post- und Eilgüter, von Elberfeld aus nach Düsseldorf versendet worden sind. Die Vermehrung ist dadurch herbeigeführt worden, daß den Fuhrleuten die Aussicht abgeschnitten ist, in Düsseldorf Rückfracht zu finden, ferner dadurch, daß den auswärtigen Fuhrleuten, welche ihre Fracht auf dem Elberfelder Bahnhofe abgeben, besondere Begünstigungen (Frachtermäßigung, Befreiung von Provision und Faktage, Hülfeleistung ꝛc.) gewährt werden, besonders aber dadurch, daß mit Schwelm und den umliegenden Orten engere Verbindungen angeknüpft wurden. Gegen Ende August wurde eine eigene Expedition in Schwelm errichtet und die Gesellschaft übernahm an drei Wochentagen die Beförderung der Güter zwischen Schwelm und dem Elberfelder Bahnhofe zu 2 sgr., später sogar zu 1½ sgr. pro Zentner. In den Monaten August bis Dezember wurden 2116⅔ Ztr. nach Schwelm und 175⅓ Zentner von Schwelm befördert, welche 354 Thlr. 23 sgr. 9 pf. eintrugen. Mit dem Ablauf des Jahres wurde der Spediteur Friedrich Möller kontraktlich verpflichtet, zu festgestellten Sätzen täglich die Güter zwischen dem Elberfelder Bahnhofe und den Orten Schwelm, Gevelsberg, Haspe, Vörde, Wehringhausen, Hagen, Breckerfeld und Halver zu befördern und dagegen allen Transport per Achse (nach und von Düsseldorf) einzustellen.

Der gesammte Transport zerfällt in:

		Gewicht. Ztr.	Prozentsatz d. Gesammt-Gewichts.	Einnahme. Thlr.	sgr.	pf.	Prozentsatz d. Gesammt-Einnahme.
a.	Eilgüter und Postgüter (letztere allein betragen 8369⅔ Ztr. mit 1255 Thlr. 13 sgr. 6 pf.)	17639⅔	1,0	2667	16	4	4,2
b.	Ordinäre Frachtgüter	442139	47,9	45808	18	2	73,5
c.	Rohe Produkte	242420⅓	26,2	8803	5	6	14,1
d.	Gemüse und Viktualien, einschließlich des den Transportanten zustehenden Freigewichts von 100 Pfund, welches 5587⅔ Zentner betragen hat	31053⅓	3,4	3395	12	8	5,4
e.	Equipagen (22 von Elberfeld und 54 von Düsseldorf)	2475	0,3	247	15	—	0,4
f.	Vieh (1623 Stück Rindvieh, 1262 Kälber, 131 Schafe, 390 Schweine, 357 Ferkel). .	14975	1,6	1410	18	8	2,3
g.	Transporte für Rechnung der Gesellschaft .	174054⅔	18,8	—	—	—	0,0

Die Transporte für Rechnung der Gesellschaft bestanden theils in Bau- und Betriebs-Materialien, theils in Sand, welcher von Düsseldorf nach Erkrath und Elberfeld versandt und dort verkauft wird. Nach Erkrath sind 18,

nach Elberfeld 400 Wagen abgegangen, welche (à 72 Zentner) ein Gewicht von 30096 Zentner darstellen und eine Brutto-Einnahme von 1693 Thlr. 23 sgr. 9 pf. aufgebracht haben.

Scheidet man diese Transporte für Rechnung der Gesellschaft aus, so hat durchschnittlich jeder Zentner 2 sgr. 5,87 pf. Brutto eingetragen. Die Frachtgüter (a. und b.) für sich allein ergeben jedoch 3 sgr. 1,96 pf. pro Zentner, während die Produkte sub c. nur 1 sgr. 1,07 pf. pro Zentner ergeben. Nach Abzug der An- und Abfuhrkosten verbleibt für den Zentner durchschnittlich eine Brutto-Einnahme von 2 sgr. 1,68 pf.

Die Gattungen der Güter sind im Wesentlichen dieselben wie in den früheren Jahren. Das Wupperthal bezieht vom Rheine her seine Rohstoffe und die Bahn hat deren Transport sich fast ausschließlich zugeeignet. Die bedeutendste Zunahme des Verkehrs hat jedoch in Körnerfrüchten Statt gefunden, welche zu Wasser in ganzen Schiffsladungen nach Düsseldorf gebracht und selbst per Achse von Neuß und Grimmlinghausen angefahren worden sind. Auch in Kolonial- und Fettwaaren hat sich eine erhebliche Zunahme bemerklich gemacht, und im Herbste war der Transport von Kartoffeln sehr erheblich. Endlich haben die Vieh-Transporte sich bedeutend vermehrt. Von den nach dem Wupperthal transportirten Handelsgütern, 372821 Zentner, sind 203760⅔ Zentner diesseits der Haspeler Brücke in Elberfeld verblieben, 22833⅓ Zentner bis zur Ronsdorfer Chaussee, einschließlich der Mauer, 94095 Zentner weiter durch Barmen, einschließlich Wupperfeld, 48603 Zentner nach den umliegenden Orten (Rittershausen, Cleverthal, Wichlinghausen, Westkotten, Dickestraße, Busch- und Rauenthaler-Mühle) und 3529 Zentner nach Schwelm, Ronsdorf, Neviges 2c. gegangen.

Von Elberfeld aus wurden, außer den Fabrikaten des Wupperthals und Eisenwaaren, Güter aus östlichen und nördlichen Handelsplätzen versendet, bestehend in Tabaksblättern, Wolle, Kleesaamen, schlesischen Fabrikaten, Meßgütern von Leipzig, Frankfurt a. d. O.

Von den, nach Abzug der für Rechnung der Gesellschaft ausgeführten Transporte, verbleibenden taxpflichtigen Gütern haben sich bewegt:

Auf weniger als eine Meile	7670⅓	Zentner.
Eine Meile und weiter, jedoch weniger als zwei Meilen	140022⅔	=
Zwei Meilen und weiter, jedoch weniger als drei Meilen	52330⅓	=
Drei Meilen und weiter	550679	=

Auf eine Meile berechnet würden diese Güter die Zahl von 2,275953 Ztr. darstellen, daher jeder Zentner durchschnittlich 3,03 Meilen weit transportirt worden ist. Auf die Länge der Bahn berechnet würden sich 646577⅔ Zentner ergeben.

Pro Zentner und Meile ist für die taxpflichtigen Güter 9,86 pf., oder, nach Abzug der An- und Abfuhrkosten, 8,46 pf. aufgekommen.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn transportirt und dafür eingenommen:

		Zentner.	Einnahme. Thlr.	Sgr.	Pf.
Im	Januar . .	55965⅓	3746	16	10
=	Februar . .	38633⅓	2881	4	5
=	März . . .	50493⅔	3289	15	—
=	April . . .	84522⅔	7555	18	—
=	Mai . . .	101796⅔	8077	20	6
=	Juni . . .	123950	8436	20	7
=	Juli . . .	113736⅔	7232	24	11
=	August . .	111042⅓	8384	—	3
=	September .	105073⅔	7184	23	3
=	Oktober . .	102006⅔	8004	15	7
=	November .	88472⅔	7730	25	5
=	Dezember .	72645	6456	4	11
	Zusammen	1,048338	78980	9	8

36. Prinz Wilhelm Eisenbahn.

(Steele = Vohwinkel).

a. Geschichte dieses Unternehmens.

(Seite 876.)

Nachdem die erste Einzahlung von 10 Prozent der gezeichneten Aktienbeträge bis zum 5. August 1844 prompt geleistet war, wurde die Ausführung des Baues dem Ober = Ingenieur F. Andriessen anvertraut. Da jedoch die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, und dadurch das Recht zur Expropriation, noch nicht erfolgt war, so wurden der zweckmäßigen Ausdehnung des Baues von Seiten der Grund = Eigenthümer, durch ihre unbilligen Forderungen, Hemmnisse verschiedener Art bereitet. Man hielt es daher dem Interesse des Unternehmens für angemessen, den Theil der Bahnstrecke zuerst in Bau zu nehmen, der die größte Schwierigkeit darbot, wozu noch der Umstand trat, daß gerade in dem schwierigen Terrain die projektirte Bahnlinie, etwa durch höheren Orts gemachte Ausstellungen, keinerlei Abänderung treffen konnte. Auf die Erwerbung dieses Terrains war daher von vorn herein die größte Aufmerksamkeit gerichtet und es gelang den dieserhalb gemachten Bemühungen, daß die Arbeit in dem Vohwinkeler Einschnitte am 29. Juli 1844 beginnen konnte. Die Arbeit wurde hier ununterbrochen mit 600 bis 800 Mann in 30 Schachten-Abtheilungen gefördert, wodurch man so weit gelangte, daß im Frühjahre 1845 mittelst Pferde = Transport auf provisorischer Schienenbahn der Sohlenbetrieb auf 250 Ruthen Länge beginnen konnte. Zu gleicher Zeit wurde auch der Bau der an Terrainschwierigkeiten sehr reichen Bahnstrecke zwischen Vohwinkel und Neviges in Angriff genommen, da es gelungen war, das zur Bahn erforderliche Terrain auf gütlichem Wege zu erwerben.

Unterm 2. Mai 1845 erfolgte hierauf die nachstehende Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde:

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc.

Nachdem Wir bereits durch Unsere Ordre vom 21. Juni v. J. zur Anlage einer Eisenbahn von der Ruhr, der Stadt Steele gegenüber, nach Vohwinkel, zum Anschluß an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, Unsere Zustimmung ertheilt haben, wollen Wir der Gesellschaft, welche nach der anliegenden Notarial-Urkunde vom 12. März d. J. zur Erbauung und Benutzung der gedachten Eisenbahn unter der Benennung

„Prinz Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft"

mit einem Grundkapital von 1,300000 Thlr. gebildet worden ist, als eine Aktien-Gesellschaft, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843, hiermit bestätigen und die in jener Notarial-Urkunde enthaltenen Statuten dieser Gesellschaft hierdurch genehmigen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde soll mit Unserer Ordre vom 21. Juni v. J. und nebst den bestätigten Statuten durch die Gesetz-Sammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Potsdam den 2. Mai 1845.

Friedrich Wilhelm.

Der wesentlichste Inhalt des Statuts ist folgender:

Das Domizil der Gesellschaft, so wie der Sitz ihrer Verwaltung ist Bergisch-Langenberg. — Das Aktienkapital der Gesellschaft besteht aus 13000 Aktien, jede zu 100 Thlr. Kour., welche mit fortlaufenden Nummern von 1 bis 13000 bezeichnet sind. Mit den Aktien werden Dividendenscheine auf 10 Jahre ausgegeben. Vom 1. Januar des auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahres ab wird der aufkommende Ertrag der Bahn, nach Maaßgabe der folgenden Bestimmungen, als Dividende auf das Aktienkapital vertheilt. 1) Aus dem aufgekommenen Betrage werden zunächst die Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten mit Einschluß der für die Erneuerung des Oberbaues und des Betriebs-Materials erforderlichen Beträge entnommen. 2) Von dem hiernach verbleibenden Ertrage wird jährlich auf den Antrag der Direktion eine vom Verwaltungsrath festzusetzende, auf keinen Fall jedoch die Summe von 10000 Thlr. übersteigende Quote zur Bildung eines Reservefonds für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle zurückgelegt. Der Gesammtbetrag dieses Reservefonds soll die Summe von 100000 Thlr. nicht übersteigen. 3) Der nach Abzug dieser beiden Beträge bleibende Rest bildet den Rein-Ertrag, welcher als Dividende an die Aktien-Inhaber vertheilt wird. Die Rechnungs-Ablage findet jedes Jahr in der ordentlichen, im zweiten Quartale des auf das abgelaufene Betriebsjahr folgenden Jahres einzuberufenden General-Versammlung der Aktionäre Statt. — Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch eine Direktion geführt und durch einen Verwaltungsrath überwacht, deren Mitglieder in der General-Versammlung durch absolute Stimmenmehrheit gewählt werden. Die Direktion besteht aus drei Mitgliedern, einschließlich des Spezial-Direktors, die mit wenigstens zehn Aktien bei der Gesellschaft betheiligt sein müssen. Der Spezial-Direktor hat seinen Wohnsitz in Langenberg, die beiden anderen Direktoren werden aus solchen Aktionären gewählt, deren Domizil nicht über 6 Meilen von der Bahn entfernt ist. Der Spezial-Direktor bezieht

Gehalt, die übrigen Mitglieder der Direktion erhalten außer dem Ersatz der Reisekosten, oder anderen durch ihre Funktionen veranlaßten Ausgaben, für ihre Bemühungen eine vom Verwaltungsrath zu bestimmende Remuneration. — Der Verwaltungsrath besteht aus sieben Mitgliedern, die von der General-Versammlung aus der Anzahl derjenigen Aktionäre gewählt werden, welche mit wenigstens fünf Aktien bei der Gesellschaft betheiligt sind und deren Wohnort nicht über 10 Meilen von der Bahn entfernt ist. Aus seiner Mitte wählt er sich einen Präsidenten. — Jeder Aktionär ist berechtigt, in der General-Versammlung zu erscheinen und an deren Verhandlungen Theil zu nehmen, jedoch verleiht ihm nur der Besitz von drei Aktien eine Stimme. Wer persönlich nicht erscheint, kann sich durch seine gesetzlichen Vertreter oder durch Bevollmächtigte, welche aber selbst Aktionäre sein müssen, vertreten lassen. Mehr als 30 Stimmen dürfen weder durch eigenen Aktien-Besitz, noch durch Vertretung, in einer Hand vereinigt sein. — Die Auflösung der Gesellschaft kann nur in einer für diesen Zweck besonders angekündigten General-Versammlung, in welcher alle Aktionäre das Stimmrecht auszuüben berechtigt sind, und wo jede Aktie eine Stimme hat, mit einer Mehrheit von drei Viertheilen der Stimmen, beschlossen werden.

Nach Eingang der Konzessions-Urkunde wurde das Expropriations-Verfahren auch für die weitere Strecke von Neviges bis über Langenberg hinaus eingeleitet, die Arbeiten auf dieser Bahnstrecke begonnen und mit Thätigkeit sowohl hier als namentlich auf den an Terrainschwierigkeiten reichen Bahnstrecken im Laufe des Jahres 1845 fortgesetzt. Nach dem Stande der Arbeiten am Schlusse dieses Jahres kann man mit Gewißheit annehmen, daß die Bahn während des Jahres 1847 dem Verkehre eröffnet wird, indem die ganze, 1¼ Meile lange Strecke zwischen Vohwinkel und der stehenden Maschine, die allein, mit Ausnahme der geneigten Ebene und des Durchbruchs bei Schloß Hardenberg, bedeutende Terrainschwierigkeiten darbietet, im August 1846 bis zum Bahnstrecken fertig hergestellt sein wird. Letzteres kann erst zweckmäßig im Frühjahre 1847 geschehen, damit sich im Winter 18$\frac{46}{47}$ die hohen Dammkörper gehörig gesetzt haben, um somit den ganzen Bau gleichzeitig fertig stellen zu können.

Anzuführen wäre noch, daß in der am 18. Septbr. 1845 zu Langenberg gehaltenen General-Versammlung die Gesellschaft eine Verlängerung der Bahn in nördlicher Richtung, über Steele hinaus bis Bochum, zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn, in Anerkennung der hohen Wichtigkeit dieser Verlängerung für die Rentabilität der bereits im Bau begriffenen Bahn, genehmigte und der Direktion auftrug, die laut Reskript des Finanz-Ministeriums erforderlichen Vorarbeiten vornehmen zu lassen und die Allerhöchste Konzession zu erwirken.

Ueber

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

ist Seite 878 das Nöthige gesagt, nur wäre noch zu erwähnen, daß die Bahn im Ganzen eine Länge von 4 Meilen 113¼ Ruthen hat. Steele, Neviges und Vohwinkel sind Stationen, Dilldorf und Dornap Anhaltestellen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Das statutenmäßig genehmigte Anlagekapital beträgt 1,300000 Thlr. (gedeckt durch 13000 Aktien, à 100 Thlr.), und hofft man, nach einem Vergleich der bisherigen Ausgaben mit dem bereits Geleisteten und den speziellen Kostenanschlägen, die Summe um so weniger zu überschreiten, als das Anschlagskapital nur 1,200000 Thlr. beträgt. Die Durchschnittskosten einer Meile berechnen sich daher auf etwa 325000 Thlr.

Vom Anlagekapital waren bis 20. Dezember 1845 40 Prozent eingezahlt.

Der niedrigste Kours der Aktien war 95, der höchste 111¾, der jetzige (5. Februar 1846.) 95.

Die Anschlagssumme (ohne Betriebsmittel) und die bis 1. September 1845 geleisteten Ausgaben stellen sich, wie folgt:

Tit.	Benennung der Arbeiten und Lieferungen.	Anschlags-Summe. Thlr.	sgr.	pf.	Betrag der bereits geleisteten Ausgaben bis 1. September 1845. Thlr.	sgr.	pf.
1	Planum und Seitengräben	234190	25	6	112613	18	8
2	a. Brücken, Brückthore und Kanäle	51010	29	6	7766	4	8
	b. Futtermauern	6335	19	5	—	—	—
3	a. Schienen, pro lfde. Ruthe = 243⅞ Pfd.	191193	10	—	31279	—	—
	b. Gußeiserne Stühle {dopp. à 24 Pfd. / einf. à 21 „}	41309	5	6	6274	13	10
	c. Stuhlnägel (à 18 Loth)	6031	26	2	687	24	6
	d. Eichene Keile	3808	—	—	—	—	—
	e. Querschwellen	57120	—	—	—	—	—
	f. Legen der Schienenbahn	16335	15	—	23	17	—
	g. Kies-Unterlage	33069	21	—	—	—	—
	h. Banketts-Herstellung und Poliren der Gräben und Dossirung	5883	6	11	—	—	—
4	a. Wege-Uebergänge	1685	3	3	—	—	—
	b. Pflaster	596	20	—	—	—	—
	c. Barrieren	2034	15	—	—	—	—
	d. Prellsteine	477	26	—	—	—	—
	e. Einfriedigungen	5905	10	—	—	—	—
	f. Wärterhäuschen	1600	—	—	—	—	—
	g. Abtheilungszeichen	154	20	—	—	—	—
5	a. Bahnhöfe	80000	—	—	—	—	—
	b. Stehende Maschine	26700	—	—	—	—	—
6	Geräthe	9000	—	—	3915	7	11
7	Leitung und Aufsicht des Baues	23000	—	—	1845	13	—
8	Insgemein	49175	—	—	2633	17	10
9	Grund-Entschädigung	65730	15	—	11510	24	5
	Summe	912347	28	3	178549	29	6

d. Steigungsverhältnisse.

Die Haupt-Aufgabe war es, die Bahn im Ruhrthale und noch dazu im unteren Deilthale so zu projektiren, daß alle Stollenmundlöcher der Koh-

lenbergwerke in nahe und bequeme Verbindung mit derselben treten, damit die frisch geförderten Kohlen von den Fördergefäßen direkt auf die Transportwagen der Bahn, ohne Kostenaufwand, zu bringen sind. Aus diesem Grunde liegt die Bahn im Ruhrthale durchweg so hoch, daß dieser Zweck vollständig erreicht wird und sie dennoch vor dem Ueberfluthen des Hochwassers der Ruhr gesichert ist.

Im Deilthale, von der Ruhr ab, an Dilldorf und Langenberg vorbei bis Neviges, macht das zerklüftete und koupirte Terrain links und rechts neben der schmalen Thalsohle es zur unerläßlichen Bedingung, das Thal bis Neviges mit der Bahn anzuhalten, wodurch die industriereiche Stadt Langenberg und der durch Spinnereien erhebliche Ort Neviges mit ihr in unmittelbare Verbindung gebracht werden. Nur erst dicht vor Neviges eignet sich das Terrain, um mittelst einer geneigten Ebene die Höhe zum Ueberschreiten der Wasserscheide zwischen Ruhr und Düssel zu gewinnen. Mit einer geneigten Ebene von 300 Ruthen Länge und $\frac{1}{30}$ Steigung wird eine solche Höhe erreicht, um sie von der stehenden Maschine aus weiterhin mit $\frac{1}{200}$ Steigung auf 400 Ruthen Länge zu überschreiten.

Das Nähere über die Steigungsverhältnisse ergiebt nachstehende Uebersicht:

Nähere Bezeichnung.	Länge in Ruthen.	Höhe über den tiefsten Punkt bei Kupferdreh. Fuß.	Steigen.	Fallen.
Zeche Gewalt	—	26	—	—
	600	16	—	1 : 720
Rothen-Mühle	500	14	—	1 : 3000
	500	10	—	1 : 1500
Kupferdreh	100	10	horizontal.	
	1200	90	1 : 180	—
	726	155	1 : 134	—
	120	167	1 : 115	—
Station Langenberg	34	167	horizontal.	
	270	196	1 : 112	—
	487½	233	1 : 160	—
	315½	264	1 : 122	—
	322	297	1 : 100	—
Station Neviges	75	297	horizontal.	
Geneigte Ebene	301¼	422	1 : 30	—
Stehende Maschine	32	422	horizontal.	
	550	455	1 : 200	—
Ruhr-Düssel-Wasserscheide	20	455	horizontal.	
	330	427	—	1 : 142
	475	400	—	1 : 209
	25	400	horizontal.	
	290	412	1 : 290	—
	875	379	1 : 325	—
Station Vohwinkel	48½	379	horizontal.	

Nach einem späteren Projekte sollen jedoch die Steigungsverhältnisse vor und hinter der Wasserscheide, in Berücksichtigung der starken Lokomotive, auf 1 : 130 festgestellt sein.

e. Krümmungsverhältnisse.

Die Richtung der Bahn im Ruhrthale ist ebenso wie die Steigungsverhältnisse sehr günstig, da sie von Gewalt ab das Berggehänge entlang mit flachen Kurven bis zur Ruhr, oberhalb Hassel, geht. Von dort läuft sie die Ruhr entlang, mit einigem Kostenaufwande und überwindet die bedeutenden Schwierigkeiten an der Rothen-Mühle ohne Beeinträchtigung der guten Richtung.

Kurz hinter Rothen-Mühle erreicht die Bahn die bisherige Prinz Wilhelms-Eisenbahn, welche nur für Pferde-Transport mit schmaler Spur eingerichtet ist, und verfolgt sie, mit Ausnahme einiger Kurvenverbesserungen, als die beste Richtungslinie im Deilthale bis kurz vor dem Magazin zu Nierenhof und geht von dort weiter das Thal entlang bis Neviges. Hinter der geneigten Ebene bei Neviges bis Vohwinkel sind die Krümmungs-Verhältnisse ebenfalls sehr günstig.

Die engsten Kurven in der Bahn sind 150 Ruthen Radius, mit Ausnahme an den Stationen zu Neviges, Langenberg und Steele, wo die Kurven resp. 125, 130 und 100 Ruthen Radius haben.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die zwischen Neviges und Vohwinkel zu überwindenden Naturhindernisse sind, wie Eingangs erwähnt, nicht unbedeutend. Durch die engen Thalschluchten bedingt, ist nur da, wo die geneigte Ebene liegt, eine solche auszuführen möglich. Weiterhin, zwischen der Wasserscheide bis Vohwinkel, dacht das Terrain in einzelnen Rücken nach der Düssel hin sich ab, und mehr als fünf Nivellementszüge sind dort ausgeführt worden, um endlich die günstigste Richtung mit möglichst guten Gefällen und möglichst geringen Erdarbeiten zu ermitteln.

Kurz vor Vohwinkel ist die Wasserscheide zwischen Düssel und Wupper zu durchbrechen. Anfangs war hier ein Tunnel von 120 Ruthen Länge projektirt; durch sorgsame Untersuchung des Terrains ist es jedoch erreicht worden, einen derartig günstigen Durchstichpunkt zu ermitteln, daß ein Tunnel entbehrt werden kann und der Durchstich in Thonschieferfelsen (welcher horizontale Lager hat und ¼füßige Dossirung erlaubt) auf 70 Ruthen Länge und 70 Fuß mittlere Tiefe herzustellen ist. Hierdurch sind 56000 Thlr. erspart und der ganze Bau der Bahn ist um ½ Jahr früher zu vollenden.

Um die zeitraubende Arbeit, die im Vergleich mit allen anderen Arbeiten dennoch dieser Durchstich verursacht, gleichzeitig zu vollenden, ist dieselbe zuerst in Angriff genommen worden. Im Ganzen enthält der Einschnitt 36000 Schachtruthen Felsen, von denen bereits bis 1. September 1845 30000 Schachtruthen gefördert waren. Diese 30000 Schachtruthen Felsen auf 40 bis 60 Fuß Tiefe haben 66260 Thlr. 22 sgr. gekostet, mithin pro Schachtruthe zu fördern, incl. Beiseitekarren auf 50 bis 150 Ruthen Entfernung, 2 Thlr. 6¼ sgr. Zum Transport ist eine provisorische Schienenbahn mit Pferde-Transport eingerichtet worden.

Zur raschen Förderung der Felsen- und Erdmassen auf anderen großen Betriebsstrecken ist eine vom Ingenieur Andrießen angegebene Einrichtung benutzt worden. Man hat nämlich aus den vorräthigen Schienen, indem man dieselben auf die flachen Seiten gelegt hat, eine Bahn gebildet, deren Spurweite 3 Fuß beträgt. In dieser Bahn werden Handkarren mit eigens dazu vorgerichteten Rädern, die in der Mulde der Schienen laufen, zum Betriebe benutzt. Sie fassen 12 bis 16 Kubikfuß Abtragsmasse, also so viel wie sechs bis acht Schiebekarren. Die Fortbewegung geschieht rasch; bei Gefällbahnen ist dazu ein Mann pro Karre hinreichend, bei Horizontalbahnen zwei Mann. An der Dammspitze angelangt, wird das vordere Brett der geschobenen Karre abgenommen und die geladene Masse durch Auskippen derselben, ohne den geringsten Aufenthalt, abgeschüttet. Die Vortheile, die dieses Transportmittel durch Ersparung an Zeit und Leuten, im Vergleich mit dem Transport mittelst Schiebekarren oder Pferden auf provisorischen Schienenbahnen, darbietet, werden als sehr bedeutend angegeben. Der Boden kommt direkt und ohne Zeitverlust an diejenige Stelle des Dammes, wohin er kommen muß, was bei provisorischen Schienenbahnen mit Pferde-Transport nicht so der Fall sein kann. — Es soll sich diese Förderung zum Schiebekarren-Transport wie 6 : 1, und zum Transport mit Pferden auf provisorischen Eisenbahnen, vermöge der größeren Schnelligkeit und des günstigeren Abladens, wie 2 : 1 verhalten.

Im Ganzen sind auf der Bahn an Felsen- und Erdmassen 182669½ Schachtruthen zu bewegen.

Der vielen Kurven auf der Bahn, der großen Lasten und der starken Lokomotive wegen, die dieselbe befahren, sind zum vierfachen Gebrauch oder dreimaligen Wenden bestimmte Schienen, in Stühlchen befestigt, gewählt worden. Die Schiene wiegt auf 12 Fuß Länge 250 Pfund. Die Lieferung derselben, vom besten Eisen angefertigt, ist dem Hause E. Michiels u. Komp. in Eschweilerau, zum Preise von 37 Thlr. 24 sgr. pro 1000 Pfund, frei auf die Transportwagen der Eisenbahn-Station Eschweiler geladen, übertragen.

Bekanntlich verschleißt die inwendig vorspringende Kopfseite der Schienen in Kurven am raschesten. Wird angenommen, daß dieser Schienenrand bei Schienen, die nicht gewendet werden können, in zehn Jahren abgenutzt ist, so hält diese Schiene dagegen vierzig Jahre. Der hölzerne Keil ist nach der inwendigen Seite der Bahn angebracht und hat eine solche Form, daß er von der rechten zur linken Hand zweifach eingetrieben werden kann, indem das Profil des Keils, durch eine Diagonale getheilt, an beiden Seiten völlig gleich ist, so daß nie ein Keil falsch eingetrieben werden kann. Dadurch, daß der hölzerne Keil, in Theer getränkt, an der inwendigen Seite der Schiene angebracht ist, hat sie nach Außen einen hoch gegen den Schienenkopf reichenden, kräftigen Stützpunkt in jedem Stühlchen bekommen.

Die Stühlchen wiegen an der Stoßfuge der Schiene 25 Pfund, in der Schienenmitte 22 Pfund. Sie sind zu 24 Thlr. franko Baustelle die 1000 Pfund, an R. W. Dinnendahl zu Steele und Wülbern, Brans und Komp. zu Essen, verdungen.

Der Keil hat durchaus nichts zu leiden, was, wird derselbe außerhalb der Schienen angebracht, wohl der Fall ist. Ist der Keil an der äußeren Seite der Schiene angebracht, so entsteht der Nachtheil, daß durch den fortgesetzten Seitendruck der Radflanchen und durch die Erschütterung des Fahrens selbst der Keil porös und die Festigkeit nach und nach aufgehoben wird.

Nach der inneren Seite des Doppelstuhls werden zwei Nägel zum Festhalten des Stuhles auf der Schwelle gleichzeitig eingetrieben, wodurch bewirkt wird, daß der Holzkörper, zwischen den beiden Nägeln fest zusammengepreßt, ein Heben des Stuhls durch Flanchendruck rein unmöglich macht.

Die Nägel haben im Kopf eine Dachform, welche über den 2 Linien hoch vorspringenden, gegossenen Lochrand im Stühlchen dergestalt übergreift, daß kein Regenwasser hineindringen kann. Jeder Nagel wiegt 18 Loth und kostet kontraktmäßig, vom besten Eisen angefertigt, 13 pf. M. E. Richard in Aachen hat die Lieferung übernommen.

Um dem Federn der Schienen an den Enden derselben vorzubeugen (wodurch daselbst beim Fahren jedesmal ein Stoß entsteht, indem durch das große Gewicht beim Fahren des Zuges das letzte Ende der Schiene sich niederdrückt, während das neue Ende der folgenden Schiene, worauf noch kein Gewicht drückt, in der richtigen Höhenlage stehen bleibt, wogegen jedes Rad natürlich anprellen muß), werden auf der Bahn die Querschwellen an den Stößen nur 2½ Fuß, von Mitte zu Mitte der Schwellen gerechnet, von einander gelegt, wobei die Stoßschwelle noch stärkere Dimensionen hat. Die übrigen Schwellen unter der Mitte der Schiene, welche eine größere Tragkraft hat, liegen dagegen von Mitte zu Mitte 3½ Fuß von einander, so daß dennoch per laufende Ruthe nicht mehr Schwellen erforderlich sind, als wenn dieselben durchweg 3 Fuß von einander lägen.

Die Schwellen, aus reinem Eichenholze, à 8 Fuß lang, bestehen aus Halbrundholz mit der Borke. Mit Abzug der Borke, am dünnsten Ende gemessen, ist 25 Proz. = 11 Zoll breit und 5½ Zoll hoch, die Hälfte 50 Proz. = 12 Zoll breit und 6 Zoll hoch, und 25 Proz. = 13 Zoll breit und 6½ Zoll hoch; sie kosten kontraktmäßig durchschnittlich 1 Thlr. 15 sgr., frei zur Baustelle geliefert.

An Brücken und Kanälen bis zu den kleinsten Dimensionen kommen 152 vor. Darunter sind:

15 Brücken mit Holzbelag im Deilthale, à 20 bis 30 Fuß Oeffnung,
1 gewölbtes Brückthor im Einschnitt, à 18 Fuß Oeffnung,
6 gewölbte Brückthore im Auftrag, à 12 bis 28 Fuß Oeffnung,
22 gewölbte Kanäle durch Dämme, à 3 bis 10 Fuß Oeffnung,
103 gedeckelte kleine Kanäle.
148 Brücken und Kanäle.

Der auf der ganzen Bahnstrecke vorhandene, lagerhafte Bruchstein gestattet, daß, mit Ausnahme einzelner Gewölbe, die in Ziegeln ausgeführt werden, sämmtliche Brückenbauten auf's Wohlfeilste von Bruchsteinen hergestellt werden können.

Wegeübergänge sind 64, Wärterhäuschen 32 erforderlich.

Zu Langenberg kommt ein Bahnhof vor mit Stationshaus, Güterschuppen, Haupt-Lokomotiv- und Wagenschuppen, Schmiede-Werkstätte und Kohlen-Magazin. Die Station Steele, der Relaiswechsel zu Kupferdreh bei Dilldorf, der Bahnhof zu Langenberg und die Station Neviges erhalten eine große Drehscheibe von 36 Fuß Durchmesser zum Wenden der Lokomotive mit dem Tender. Die Station Vohwinkel erhält keine große Drehscheibe, indem dort die Einrichtung getroffen ist, daß durch Befahrung zweier Kurven-Bahnen, resp. dreier Bahnen, die Lokomotive unter gleichzeitiger Dienstverrichtung sich wendet.

Auf der ganzen Bahn kommen sich selbst stellende Excentriks vor, die ihrer einfachen Mechanik und großen Sicherheit wegen auch schon ohne Ersparniß der sonst erforderlichen 20 Excentrik-Steller vorzuziehen wären. Es ist die als vorzüglich gut erprobte Einrichtung derselben gewählt, wie sie auf der Eisenbahn zwischen Liverpool, Birmingham und London besteht.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:

Friedrich Meyberg aus Langenberg, Spezial-Direktor;
Notar Schmölder aus Langenberg und
Rendant Wolters aus Düsseldorf.

Mitglieder des Verwaltungsraths sind:

Kommerzienrath Schnitzler aus Köln;
Wiesmann aus Essen;
E. Blanckarts aus Düsseldorf;
E. Kayser aus Barmen;
F. Wittenstein aus Barmen;
H. Meyberg sen. aus Langenberg;
E. G. Schreiner aus Düsseldorf.

Die ganze Bahn zerfällt nach den Steigungsverhältnissen in drei Abtheilungen, welche relaisweise zu betreiben sind, um im Stande zu sein, auf einer einspurigen Bahn täglich 13400 Scheffel Kohlen oder 4 Millionen Scheffel jährlich aus dem Ruhrthale nach Vohwinkel zu schaffen. Im Ruhrthale führt eine Lokomotive den ganzen Zug von Steele bis Kupferdreh auf 1700 Ruthen Länge unter den günstigsten Steigungs- und Kurven-Verhältnissen, dagegen unter öfterem Anhalten an den verschiedenen Kohlenzechen, wegen des An- und Abhakens der Kohlenwagen. Zu Kupferdreh wendet die Lokomotive und nimmt den Zug, welcher dort gleichzeitig von Neviges angekommen ist, wieder mit nach Steele zurück.

Diese Strecke bildet das erste Relais.

Eine Lokomotive, die von Neviges aus mit dem Zuge zu Kupferdreh angekommen ist, wendet hier und geht auf der starken Steigungsstrecke von 3430 Ruthen Länge an Dilldorf und Langenberg vorbei (wo nur ein kurzer Aufenthalt ist) bis Neviges. — In Neviges wendet sie wieder und geht mit dem von Vohwinkel dort gleichzeitig angekommenen Zuge nach Kupferdreh zurück.

Nach dem früheren Projekte sollten auf dieser Strecke dem Zuge zwei Lokomotive vorgespannt werden, durch gewählte, starke Lokomotive hofft man jedoch, daß eine einzelne mit Leichtigkeit den vollen Zug bewegen werde.

Diese Strecke bildet das zweite Relais.

Das dritte Relais beginnt zu Neviges mit der 300 Ruthen langen, $\frac{1}{30}$ steigenden geneigten Ebene, welche mit einer stehenden Maschine betrieben wird, und geht unter sehr günstigen Steigungs- und Kurven-Verhältnissen weiterhin bis Vohwinkel.

Die Länge dieses dritten Relais ist 2900 Ruthen und wird der Betrieb dieser Strecke, wegen des Aufenthalts auf der geneigten Ebene, im Zeitverbrauch mit den zwei andern Relais gleichstehen.

Die geneigte Ebene ist nur einspurig und die stehende doppelte Maschine hat zusammen 120 Pferdekraft.

Das Drahtseil windet sich auf eine 16 Fuß Durchmesser haltende Trommel, die 4 Fuß Lagerbreite und 3 Fuß hohe, $1\frac{1}{2}$ Fuß seitwärts ausladende Fangwände hat. Sie ist so hoch über der horizontalen Bahn an der Maschine unter Dachschutz angebracht, daß die Lokomotive mit dem Zuge darunter wegfährt; der Zug von Vohwinkel nimmt das Drahtseil mit hinab und geht die Lokomotive deshalb mit nach Neviges hinunter, um den Zug in Bewegung zu setzen und vermöge der achtfach wirkenden Bremse am Tender die Schnelligkeit der Thalfahrt zu reguliren, dann auch, um den Zug gehörig in die Station Neviges zu führen, wo sie mit dem Tender zusammen, wie auf allen Relais, auf der vorhandenen großen Drehscheibe wendet und mit dem beladenen Zuge zurück nach Vohwinkel fährt.

Die Vortheile, daß bei den obwaltenden Naturhindernissen nur eine einspurige Bahn zu bauen ist, sind augenfällig. Nicht minder vortheilhaft ist es jedoch, daß die aufwindende Trommel nicht in der Erde, sondern bis zur Achse 24 Fuß hoch über der Erde angebracht wird, damit die Lokomotive mit dem Zuge darunter wegfahren kann. — Das Drahtseil braucht nicht die scharfe, kurze und nachtheilige Biegung zu machen, die bei einer Bahn, wo die Trommel unter der Erde liegt, an der letzten Rolle unbedingt vorkommt, und dann läuft das Drahtseil ganz ruhig auf die über der Erde liegende Trommel (welche spiralförmige Rinnen hat), weil keine scharfe, kurze Lenkung Statt findet, indem die Entfernung zwischen der Trommel und der ersten Rolle der geneigten Ebene 20 Ruthen beträgt, wo im andern Falle, bei der kurzen Entfernung zwischen der Trommel und ersten Rolle und deshalb scharfen Lenkung, das Drahtseil stets auf einen Haufen läuft und dann mit Gewalt herunterschlägt.

Der Regulateur oder Lenker für's Aufwinden ist sehr einfach anzubringen, indem schon die zweite Lage des Drahtseils auf der Trommel die nöthigen 300 Ruthen aufwindet.

Für das Hinunterfahren wird eine Bremse am Schwungrade der stehenden Maschine angebracht, um jedem raschen Fahren vorzubeugen.

Dadurch, daß die Lokomotive des dritten Relais den hinunterfahrenden Zug, der das Drahtseil von der Trommel abwickelt und mitnimmt, unten

angekommen, gleich wendet und mit dem beladenen Zuge sofort wieder hinauffährt, bleibt dasselbe nur jedesmal höchstens 10—15 Minuten der Witterung ausgesetzt und ist übrigens immer auf der Trommel, unter Dach geschützt, aufgewunden.

Beim Hinunterfahren geht die Lokomotive mit dem Zuge unter der Trommel weg, auf der horizontalen Strecke bis zur geneigten Ebene vor, und wird dann das Drahtseil an den letzten Wagen befestigt, worauf sofort der Zug weiter geht. Beim Herauffahren zieht die stehende Maschine mittelst Drahtseil den Zug, bis er das obere Ende der geneigten Ebene überschritten hat; hierauf wird im Fahren mittelst einer Hebestange das Seil von der Lokomotive augenblicklich gelöst und der Zug fährt ohne Aufenthalt weiter nach Vohwinkel.

Das Signalisiren wird einfach, mittelst elektro-magnetischer Telegraphen bewerkstelligt.

Die stehende Maschine verbraucht übrigens bei den geregelten Zügen sehr wenig Kohlen. Der Maschinist entwickelt jedesmal nur so viele Dämpfe, als unumgänglich nöthig sind, den Zug herauf zu fördern, dämpft dann den Feuerzug, bis die Zeit heranrückt, wo er die Dämpfe wieder so vermehrt, daß damit der folgende Zug herauf zu bringen ist.

Im dritten Relais fährt nur eine Lokomotive, weil die Steigungen und Kurven dafür günstig sind. In Vohwinkel verrichtet die Lokomotive die Wendung auf einer geraden und zwei Kurvenbahnen, während sie gleichzeitig die beladenen Wagen in's Magazin und in den Vohwinkeler Bahnhof zur Weiterbeförderung bringt und dagegen die leeren Wagen in Empfang nimmt, so daß durchaus keine Menschenkräfte zum Schieben der Wagen erforderlich sind.

Auch beim Anhängen der Kohlenwagen an den verschiedenen Kohlen-Zechen darf kein Schieben der beladenen Wagen Statt finden, und ist zu dem Ende an jeder Zeche ein 5 Ruthen langes Seil vorhanden, was den letzten Wagen im Zuge mit den anzuhängenden Wagen auf der Ausweichungs-Bahn verbindet und sie in die Hauptbahn zieht. Erst zu Kupferdreh angekommen, drückt die Maschine den auf solche Weise getheilten Zug zusammen, um weiter zu fahren.

Dieselbe Einrichtung findet sich auf den Kohlenbahnen bei New-Castle bewährt.

Zum Betriebe der Bahn sind 6 Lokomotive, nach dem amerikanischen (Norris'schen) System, beim Cockerill'schen Etablissement in Seraing in Bestellung gegeben. Sie erhalten acht Räder, wovon die vier Vorderräder beweglich sind und mithin in jeder Kurve gehen können. Die vier hinteren, gekuppelten Triebräder, mit geraden Achsen verbunden, wovon die zwei mittleren kleine Flanchen besitzen, stehen nahe zusammen, und wirkt der Triebkolben, auswärtsliegend zur Vermeidung großer Reibungen, direkt auf das letzte Triebrad. Die auswärts liegenden Cylinder haben 16 Zoll Durchmesser und 24 Zoll Hubhöhe.

An Personenwagen sind für's Erste erforderlich:

3 erster Klasse, mit zweiter Klasse verbunden,
7 zweiter Klasse und
7 dritter Klasse.

An Güter- und Kohlenwagen zum Transport von 4 Millionen Scheffel das Jahr, stellt sich das Bedürfniß auf 100 Wagen nach folgender Berechnung heraus, wobei bemerkt wird, daß diese Wagen sechs Räder erhalten und in zwei Abtheilungen zusammen 134 Scheffel Kohlen fassen. — Um 4 Millionen Scheffel Kohlen von Steele nach Vohwinkel zu transportiren und hiervon eine Million weiter nach Düsseldorf, müssen täglich auf der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn (das Jahr zu 300 Arbeitstagen gerechnet) 13400 Scheffel Kohlen verfahren werden. Jeder Transportwagen wird beladen mit 134 Scheffel Kohlen und jeder Zug muß 10 derartig beladene Kohlenwagen stark sein. Zehnmal befährt die Lokomotive mit dem Zuge ihre Strecke hin und zurück und geschieht dieses mithin auf allen drei Relaisstrecken gleichzeitig.

Ueber:

h. Zu erwartende Betriebs-Einnahmen u. s. w.,

so wie Rentabilität des Unternehmens haben wir Seite 879 bis 884 ein Näheres mitgetheilt.

Ueber die, Seite 884 bis 888 beschriebenen

37. Kohlen-Eisenbahnen an der Ruhr,

theilen wir folgenden, im „Dampfer" von Herrn v. Malinowsky veröffentlichten Aufsatz mit, um das früher von denselben Gesagte theils zu berichtigen, theils zu ergänzen.

Dieser Herr hatte bei einer Reise nach dem Rhein Gelegenheit, die Kohlen-Eisenbahnen an der Ruhr zum Theil in Augenschein zu nehmen, außerdem aber verschiedene Nachrichten über dieselben einzuziehen, welche ihn zu der Zusammenstellung des Nachstehenden veranlaßten.

„Zunächst war es ein Irrthum, daß der Inhalt jenes Aufsatzes die Anzahl der Kohlen-Eisenbahnen in der Ruhrgegend gewissermaßen auf 17 beschränkte. Dies rührte daher, daß die benutzten Pläne nicht mehr enthielten. In der That ist aber die Anzahl jener Eisenbahnen weit beträchtlicher, da sich in jeder Zeche dergleichen befinden sollen; wie viel ihrer aber vorhanden sind, ließ sich nicht ermitteln. Ebenso beruht es auf einem Irrthume, daß im Laufe eines Jahres, von 1826—1827, 10 neue Eisenbahnen angelegt worden sein sollten. Dies ging ebenfalls aus den Plänen hervor, allein in Wirklichkeit ist die Ausführung jener Bahnen nicht wie mit einem Schlage erfolgt, sondern es ergiebt sich nur, daß der ältere Plan unvollständig war, wie es auch der neuere blieb, da er trotz der größeren Anzahl der erwähnten Schienenwege doch bei weitem noch nicht alle enthielt.

Bevor wir zu näheren Nachrichten über einzelne jener Bahnen übergehen, kann nicht unerwähnt bleiben, daß ein Theil derselben nur auf eine vorübergehende Benutzung berechnet und daher ziemlich leicht gebaut ist, woher es denn auch kommt, daß manche nach einer vielleicht zehnjährigen Benutzung sich in einem so desolaten Zustande befinden, daß kaum noch darauf gefahren werden kann, wie dies z. B. bei der weiter unten zu erwähnenden Louisenbahn der Fall ist. Allein solche Zustände kommen auch nur vor, wo man vielleicht einer baldigen, gänzlichen Wegräumung der Bahn entgegensieht, da sonst eine bessere Unterhaltung derselben sich von selbst versteht. Dergleichen passagère Bahnen pflegen dann auch ohne künstlichen Grundbau, gleichsam blos auf der natürlichen Oberfläche der Erde, zu liegen, und wenn nach ihrer Wegräumung der Pflug darüber hingeht, ist jede Spur davon verschwunden. Wo die Lokalität eine solche Einfachheit gestattet, ist natürlich die Anlage von dergleichen Eisenbahnen sehr erleichtert, indem es dann keiner besonderen Grund-Erwerbung, sondern nur einer Pachtung bedarf, in so fern nicht etwa der Unternehmer der Bahn zugleich Eigenthümer des für dieselbe erforderlichen Grundes selbst ist.

Ebenso ist noch zu erwähnen, daß die meisten jener Eisenbahnen Privat-Eigenthum der einzelnen Grubenbesitzer sind, während jedoch einige, wie z. B. die Schlebusch-Harkorter Eisenbahn, so wie auch die Prinz Wilhelms Eisenbahn, schon in ihrer früheren Gestalt Aktien-Gesellschaften ihre Entstehung und Unterhaltung verdanken.

Zu den bereits früher angegebenen Kohlenbahnen sind noch die Louisenbahn bei Brüninghausen, die Stuchteibahn bei Witten, die Bahn auf der Zeche Antonius und Rolandsbank, und die Urbanus-Eisenbahn von Herbede bis etwa $\frac{5}{8}$ Meilen vor Bochum (also eine ziemlich beträchtliche) hinzuzufügen, ohne jedoch, wie gesagt, die Zahl der wirklich vorhandenen zu erschöpfen.

Die Louisenbahn zweigt sich westlich von Brüninghausen, in der Nähe dieses Ortes, von ihrer Niederlage an der linken Seite der nach Krengeldanz und weiter nach Bochum führenden Chaussee ab, macht dann eine Wendung rechts und zieht sich mit einigen unbedeutenden Windungen nach einem 450 Lachter (= $\frac{1}{8}$ Meile) entfernten Kohlenschacht, deren noch ein zweiter unweit der genannten Niederlage, an der linken Seite der beschriebenen Richtung, liegt. Die Bahn an sich besteht aus eichenen Lang- und Querschwellen und ist mit Plattschienen beschlagen, jedoch, wie oben bemerkt, bereits in einem so wandelbaren Zustande, daß einer der dortigen Bergbeamten mir scherzweise sagte, ich möchte ja nichts über dieselbe veröffentlichen, da man wegen der Verfassung, in welcher sie sich befinde, wünschen müsse, daß sie unbekannt bliebe. Wenn sie aber auch jetzt in der That der völligen Invalidität ziemlich nahe ist, so hat sie doch zur Zeit ihre guten Dienste gethan, und deshalb muß ihr Andenken eben sowohl geehrt werden, wie das eines Helden, der auf seinen Lorbeeren ausruht. Das Geleise beträgt, so viel ich mich erinnere, etwa 20 Zoll, und auf demselben werden die kleinen, vierrädrigen Kohlenwagen (Hunde) je durch einen Arbeiter nach den verschiedenen Richtungen geschoben. An mehreren Stellen sind Seitengeleise, etwa 20

Schritt lang, angebracht, damit die einander begegnenden Wagen sich ausweichen können.

Die Stuchteibahn bei Witten ist, nach der Angabe des Fabrikenbesitzers Hrn. Friedr. Harkort, dem wir auch die meisten der gegenwärtigen Mittheilungen verdanken (und zwar in Betreff dieser und mehrerer der folgenden Bahnen einer kleinen Schrift, welche derselbe bei Gelegenheit der von demselben verfaßten größeren Abhandlung: „Die Eisenbahn von Minden nach Köln" [Hagen, 1833], veröffentlichte), von dem Hrn. Berggeschwornen Hardt erbaut worden. Sie unterscheidet sich von den meisten in der dortigen Gegend vorhandenen Kohlenbahnen dadurch, daß die Schienen nicht unmittelbar auf den Schwellen ruhen, sondern mittelst kleiner Stühlchen bei horizontaler Durchlochung auf den Querschwellen befestigt sind, so daß sie also außer der genannten Unterstützung, ähnlich wie bei größeren Eisenbahnen, frei liegen. Man hatte früher die Schienen ohne weiteres auf den Querschwellen befestigt, allein diese Methode gewährte nicht die erforderliche Haltbarkeit und veranlaßte namentlich Erweiterungen des Geleises, so wie auch der freie Abfluß des Grubenwassers dadurch gehemmt wurde; dies war die Ursache, weshalb der Erbauer dieser Bahn ein anderes, durch den Erfolg vollkommen gerechtfertigtes Verfahren einschlug. Die Schienen, auf der hohen Kante liegend, sind 10' ($1\frac{1}{2}$ Lachter) lang, $1\frac{1}{4}$" hoch, $\frac{3}{4}$" stark, und wiegen 33 Pfd. Die Querschwellen, nach Erfordern 3 bis 5" stark, liegen von Mitte zu Mitte 30" aus einander, und gewähren so eine hinlängliche Unterstützung für die mit 6 bis 7 Scheffel Steinkohlen beladenen Wagen, ohne daß das Gestänge dadurch beschädigt wird. Die Spurweite beträgt 24". Die Stühle von Gußeisen werden vor dem Legen der Querschwellen mittelst zweier Holzschrauben auf letzteren befestigt. Nachdem jene auf dem Planum gehörig gelagert sind, legt man die Schienen auf und befestigt sie durch Schrauben nebst Muttern an die senkrecht stehenden Backen der Stühle, nachdem man eine Platte von dünn gewalztem Blei untergelegt hat. Da, wo 2 Schienen zusammenstoßen, hat die Backe des Stuhls 2 Schraubenlöcher, sonst aber nur 1. Nach Hrn. Harkort's Berechnung würde die Ruthe einer solchen Bahn ohne das Planum 6 Thlr. 16 sgr. kosten; s. unten **A**.

Die Bahn auf der Zeche Antonius und Rolandsbank ist eine sogenannte deutsche, erbaut nach einem Systeme, welches älter ist als die der englischen Bahnen. Die Schienen, von Gußeisen und außerhalb mit einem erhabenen Rande versehen, ruhen auf Langschwellen (Straßbäumen), welche in Querschwellen eingelassen und verkeilt sind. Erstere sind im Lichten 21", letztere von Mitte zu Mitte 40" von einander entfernt, die Spurweite, im Lichten der aufrecht stehenden Schienenränder gemessen, beträgt 25". Die Schienen, welche mit ihren Enden auf je 2 Querschwellen zusammentreffen und mithin 40" lang sind, greifen eine in die andere mit einem Zapfen ein, um das Ausweichen zur Seite zu verhindern, was durch die 2 Nägel, mit denen jede Schiene auf der Schwelle befestigt ist, nicht genug gesichert erscheinen würde. Nach der Berechnung des Hrn. Harkort (s. unten **B.**) würde die Ruthe einer solchen Bahn ohne Planum 5 Thlr. 15 sgr. kosten. Die Wagen haben ei-

ferne Achsen und Räder ohne Spurkränze, und können aus letzterem Grunde im Innern der Gruben und auf den Haldenplätzen auch außerhalb der Bahn laufen. Die hölzernen Kasten sind rechtwinklig gebaut und stehen unmittelbar auf den Achsen.

Die Urbanus-Eisenbahn beginnt an der Ruhrbrücke bei Herbede, läßt die Helena-Eisenbahn links, die Hammerbank-Eisenbahn rechts, geht dann bei Heven vorbei, läßt weiterhin Krengeldanz rechts liegen und nimmt dann mit einer Linkswendung ihre Richtung auf Bochum, in der sie bei dem Schacht Urbanus endigt. Sie hat sonach eine Länge von $\frac{7}{8}$ Meilen und gehört daher mit zu den größten der Ruhr-Eisenbahnen; von ihrer technischen Einrichtung hatte ich jedoch nicht Gelegenheit, etwas Näheres zu erfahren.

In Betreff der Prinz Wilhelms-Eisenbahn (früher Deylbacher Eisenb.) sind noch folgende Ergänzungen bemerkenswerth, wenngleich sie jetzt in Bezug auf diese Bahn zum Theil nur noch einen historischen Werth haben, da dieselbe bekanntlich für Lokomotivbetrieb umgebaut wird. Die früher angegebene Länge von nahe 1 Meile war zu gering, da die Bahn so weit allein zu Tage lief, außerdem aber fast noch $\frac{1}{2}$ Meile unterirdisch. Sie wurde ein Jahr später als die folgende, unter Anwendung derselben Konstruktion, angelegt und, wie schon früher erwähnt, von einer Aktien-Gesellschaft verwaltet, die recht sehr ihre Rechnung dabei fand, so daß dies die Veranlassung wurde, der Bahn ihre jetzige Ausdehnung zu geben. Bei ihrer Einweihung war Se. Königl. Hoheit der Prinz Wilhelm von Preußen mit seiner erlauchten Familie zugegen.

Da der Betrieb auf dieser Bahn durch Pferde geschehen sollte, so mußte sie in ihrer Anlage schon etwas großartiger sein als bei den kleinen durch Menschen betriebenen Bahnen, wiewohl man eine Spurweite von 23″ für hinreichend hielt. Das Planum wurde zwar nach den Grundsätzen eines guten Straßenbaues ausgeführt, allein dessenungeachtet hat man bis zum dritten Jahre mit dem Nachsinken der Dämme zu kämpfen gehabt und dieselben durch Aufschüttungen rectifiziren müssen. Das Gestänge bestand aus Plattschienen, die auf Langschwellen genagelt waren; letztere hatte man in Querschwellen eingelassen und diese auf flache Steine gelagert, um die nöthigen Berichtigungen mittelst einer Winde leichter bewerkstelligen zu können.

Von den Querschwellen waren diejenigen, auf denen die Enden zweier Langschwellen zusammentraten, hier je die vierte breiter als die übrigen, nämlich 7″, letztere 5″, und beide 5″ hoch; die Entfernung derselben von Mitte zu Mitte betrug 33″; ihre Länge $4\frac{1}{2}$′. Die Langschwellen, 3″ breit und 5″ hoch, hatte man $\frac{1}{2}$″ tief in die Querschwellen gekerbt und mit hölzernen Nägeln befestigt; auf den breiteren Querschwellen waren hölzerne Knaggen außerhalb der Langschwellen angenagelt, um das Ausweichen der Enden nach den Seiten zu verhindern. Das Legen des Gestänges geschah gleich von den Zimmerplätzen aus, wo die Schwellen zusammengefügt wurden, um das Material mittelst eines Wagens fortschaffen zu können. Die gewalzten Schienen, 1″ breit und $\frac{1}{2}$″ stark, wurden durch Holzschrauben befestigt, deren Köpfe versenkt waren. Der Raum zwischen den Langschwellen

war so hoch mit Kies beschüttet, daß derselbe die Querschwellen $1\frac{1}{2}''$ hoch überdeckte. Damit jedoch der Kies nicht durch den Tritt des Pferdes aus der Bahn geworfen oder vielmehr unter den Schwellen herausgedrängt würde, hatte man die Langschwellen innerhalb des Geleises mit flachen Steinen schräg besetzt und in dem Planum befestigt.

Die Wagen, gegen 6' lang und überhaupt 2' 8" hoch, hatten je 4 eiserne Räder von 15" Höhe, die mit Spurkränzen versehen waren und auf eisernen, 2' von einander entfernten Achsen liefen. Die Kasten waren rechtwinklig gebaut und an den Seiten mit eisernen Bändern beschlagen. Ein solcher Wagen wog 4 Ztr. und hielt 10 Scheffel. Auf der Horizontale förderte 1 Pferd 120 Ztr., ansteigend 70—80 Ztr. bei 3 Fuß Geschwindigkeit pro Sekunde. Die Kuppelung der Wagen bestand aus einer kleinen Kette von 3 Gliedern, am Ende mit einer Gabel mit Vorsteckern versehen, eine Einrichtung, die vollkommen ihrem Zweck entsprach, da sie das Aushaken verhinderte und die Fahrzeuge eins nach dem andern in Bewegung setzte.

Außerdem ist noch zu erwähnen, daß man in den Kurven darauf Bedacht genommen hatte, die äußere Schiene etwas höher zu legen als die innere, um das Herausspringen der Fahrzeuge zu verhindern und die Reibung zu ermäßigen. Zur Erleichterung für die Pferde hatte man die Förderung in Stationen von 700 Ruthen Länge eingetheilt; für die erforderlichen Ausweichungen durch Seitengeleise war gesorgt. Die Kosten dieser Bahn beliefen sich nach Hrn. Harkort's Berechnung pro Meile, ohne Magazine, Grundentschädigung und Inventarium, auf 23240 Thlr.; s. unten C.

Ehe wir diese Bahn verlassen, müssen wir noch einer Versuchsstrecke gedenken, welche der Berghauptmann von Charpentier auf derselben, und zwar auf seine Kosten, legen ließ. Der Versuch war auf die Anwendung von gußeisernen freiliegenden Schienen gerichtet und lieferte ganz befriedigende Resultate, indem Lasten bis zu 20 Ztr. weder Bruch noch Verrückung veranlaßten.

Die Schienen, 4' lang, auf der Krone 2" breit, hatten im Querdurchschnitt ungefähr die Form der sogenannten T-Schienen, nur fiel die Verstärkung am Fuß fort; dagegen war in der Mitte die Höhe nach unten vergrößert, um nachtheiligen Biegungen durch den Druck der Last entgegenzuwirken. In jedem Ende befand sich ein Bolzenloch zur Befestigung auf den Schienenstühlen. Das Gewicht einer solchen Schiene betrug 41 Pfd. Die Stühle waren auf 2' 10" lange, 5" breite, 1" starke und 50 Pfd. wiegende Stege oder Platten gegossen, und bestanden aus 2 aufrecht stehenden Backen, von denen die äußere höher als die innere war, und zwischen welche die Spurschienen zu stehen kamen. Diese Stege wurden auf Unterlagen von Steinen mit 4' Entfernung auf das Planum gelegt. Für den Fall, daß man Seitenverrückungen befürchten konnte, befand sich in jedem Ende des Steges ein halbrunder Ausschnitt, um einen Pfahl in denselben einzuschlagen. Nach dem Einrichten der Stege wurden die Schienen in die Stühle gesetzt, je zwei mit ihren Enden vermöge der eben genannten Bol-

zenlöcher durch eine schmiedeeiserne Klammer gekoppelt, und die Enden der letzteren außerhalb durch Schraubenmuttern angezogen, zuletzt der Raum zwischen den Schienen mit Kies beschüttet. Hiermit war das Gestänge hergestellt, und es ist klar, daß, da die Bahn ein eben so leichtes und einfaches Auseinandernehmen gestattete, ohne irgend einzelne Theile losreißen und beschädigen zu müssen, dieses System besonders für die Anwendung in Stollen und Gruben geeignet erscheinen muß. Nach der Berechnung des Hrn. Harkort kostete die Meile einer solchen Bahn 43080 Thlr.; s. unten D.

Zuletzt haben wir noch der Schlebusch-Harkorter Eisenbahn, welche zwischen den Schlebuscher Maschinenschachten der Gruben Trappe und St. Peter und dem Fabrikenort Harkorten im Enneper-Thale den früher beschriebenen Lauf nimmt, zu gedenken. Nach der Angabe des Hrn. Harkort beträgt die Teufe der genannten Schachte etwa 500 Fuß; die 6 Scheffel haltenden Fördergefäße werden mittelst eines Bremsberges auf die Bahn gebracht und durch Pferdekraft direkt weiter nach der Niederlage an der Ennepe (bei Harkorten) geführt; daher sind die Dimensionen der Anlage durch diese unterirdisch bestehenden Verhältnisse bedingt worden.

Die Spurweite und überhaupt die Konstruktion der Bahn kommt ganz mit der oben bei der Prinz-Wilhelms-Bahn angegebenen überein, weshalb wir unsere Aufmerksamkeit nur noch auf folgende Gegenstände zu richten haben.

Bei der Anlage der Bahn hatte man mit bedeutenden Terrainschwierigkeiten zu kämpfen. Man hatte Durchstiche von ansehnlicher Länge zu machen und Dämme bis zu 30' Höhe aufzuschütten; mehrere nicht unbeträchtliche Brückenbauten waren auszuführen. Die erste Brücke hat eine Länge von 350' und ruht von 12 zu 12' auf einer Reihe von Pfählen. Eine zweite, 400' lang, überspringt mit Jochen ein 60' tiefes Querthal. Der stärkste Fall beträgt 1½ Grad. Ein gutes Pferd fördert abwärts (mit Ausschluß von 12 Wagen à 360 Pfd.) 84 bis 90 Ztr. Ladung ohne besondere Bremsvorrichtung, und aufwärts 15 leere Gefäße.

Die Wagen, welche ich auf dieser Bahn vorfand, waren im Allgemeinen zweierlei Art: große, 12 Scheffel Kohlen haltende, mit einem Kasten von etwa 5' Länge, 2½' Breite und 2¼' Tiefe im Lichten gemessen, und kleine, 6 Scheffel haltende, von resp. 3½, 2½ und 1⅔' Lichtenmaaß; letztere kosten etwa 20 bis 22 Thlr. Diese Kasten waren theils von Holz und mit eisernen Bändern beschlagen, theils von Blech. Die hartgegossenen Räder standen senkrecht unter dem Kasten, traten in den Boden ein und waren hier mit gewölbten Blechkapseln überdeckt. Bei einem der Wagen war der hölzerne Kasten oben weiter als unten, und die Räder lagen außerhalb desselben. Jeder Wagen hatte 4 mit 1" hohen Spurkränzen und mit 6 gebogenen Speichen versehene Räder, welche, vermöge der Lage der Achsen, so nahe an einander standen, daß nur ein Zwischenraum von einigen Zollen blieb. Diese Anordnung hat man deshalb getroffen, um möglichst leicht durch die Kurven fahren zu können. Statt der Puffer befand sich an jedem Kasten

hinten und vorn ein in der Quere liegender Stoßbalken. Die Verbindung geschah durch eine Zunge mit einem Vorstecker unter Vermittelung eines Kettengliedes, die Anspannung an einem eisernen Querbalken, wo die Scheere für das Pferd in ein Glied eingesetzt wurde. Das Ausweichen in die Nebengeleise bewerkstelligte man durch Rücken des vordersten Wagens.

Die Züge bestehen durchschnittlich aus 25 Wagen, wobei ein großer für 2 kleine gerechnet wird, so daß also z. B. ein Zug 8 große und 9 kleine Wagen enthält, um für 25 gerechnet zu werden; doch macht man sie auch zuweilen etwas größer (bis zu 30) oder auch etwas kleiner. Die Fortbewegung geschieht durch 2 vor einander gespannte Pferde. Täglich gehen von den Schlebuscher Gruben, wo die Kohlen durch die Aktiengesellschaft von den Grubenbesitzern zu einem bestimmten Preise übernommen und demnächst verfahren werden, 2 Kohlenzüge nach der Niederlage zu Harkorten ab, woselbst sie nach 5 bis 6 Stunden anlangen. Sie bewegen sich also mit einer Geschwindigkeit von 5,55 bis 6,66 Ruthen in einer Minute, was allerdings sehr langsam ist, jedoch für den Zweck genügt. Der erste Zug geht Morgens um 4 oder 5 Uhr ab, erreicht zwischen 10 und 11 Uhr die Niederlage, wird ausgeladen, während die Pferde in einer zweistündigen Ruhe gefüttert werden, und kehrt Nachmittags leer zurück. Der zweite Zug geht Nachmittags von den Schlebuscher Gruben ab, kommt gegen Abend zu Harkorten an, übernachtet daselbst, während zugleich das Ausladen erfolgt, und geht am folgenden Morgen leer zurück.

Endlich bleibt noch zu erwähnen, daß man früher auf der Schlebusch-Harkorter Bahn auch eine Probe mit dem auf der Liverpool-Manchester Bahn angewendeten Bausystem, nämlich freiliegende gewalzte Schienen in Stühlen auf untergesetzten Quadern, gemacht hat, damals aber die Ansicht gewann, daß die Ausführung einer solchen Bahn im Großen für unsere Verhältnisse Schwierigkeiten haben würde.

Hrn. Friedr. Harkort's Kostenberechnung einiger der vorhergehenden Eisenbahnen.

A. Stuchteibahn.

pro Lachter à $6\frac{2}{3}$':

	Thlr.	sgr.	pf.
44 Pfd. Schienen, 1000 Pfd. 52 Thlr.	2	8	7
$6\frac{2}{3}$ St. Schrauben nebst Muttern, $20\frac{1}{2}$ Loth, à Pfd. 4 sgr.	—	2	7
$6\frac{2}{3}$ Stühlchen in Gußeisen, 11 Pfd., 1000 Pfd. 45 Thlr.	—	14	10
$13\frac{2}{3}$ Holzschrauben, 100 1 Thlr. 8 sgr.	—	5	—
9' Stege, 100' 4 Thlr. 8 sgr.	—	11	6
Arbeitslohn pro Lachter	—	3	—
Blei zur Ausgleichung	—	—	6
pro Lachter	3	16	—
ohne Planum pro Ruthe	6	16	—

B. Antonius und Rolandsbank.

pro Lachter 66⅔':

	Thlr.	sgr.	pf.
133⅓' Straßbäume, à 100' 2⅔ Thlr.	3	16	8
39' schmale Stege, à 100' 2⅔ Thlr.	1	1	2
21' breite " à 100' 3⅓ Thlr.	—	22	1
720 Pfd. Schienen, à 1000 Pfd. 32 Thlr.	23	1	2
80 Stück Versenknägel, à 1000 Stück 20 sgr.	—	1	7
Vorrichten und Legen, pro Lachter 6 sgr.	2	—	—
Zusammen	30	12	8
1 Ruthe	5	15	—
Planum	5	—	—
1 Ruthe	10	15	—

2000 Ruthen 1 Meile	21000 Thlr.
100 R. Wechsel	550 "
5 Proz. Extraordinaria	1077 "
Aufsichtskosten	500 "
1 Meile	23127 Thlr.

C. Prinz Wilhelms- und Schlebusch-Harkorter Eisenbahn.

pro 10 Ruthen:

	Thlr.	sgr.
240' Straßbäume, 5" und 3", incl. Verlust 100' à 6 Thlr.	14	22
40 Stege, 5" □., 3' 6" lang, 140', 100' à 6 Thlr.	8	12
4 " 5" u. 7", 3' 6" lang, 14', 100' à 7 Thlr.	—	29
Zimmern und Legen pro Ruthe 9 sgr.	3	—
Nivelliren, Untermauern der Stege und Besetzen der Straßbäume à R. 4 sgr.	1	10
Steine und Ausfüllung mit Grand, 2 □.R., à 2 Thlr.	4	—
240' Schienen, 1" breit, ½" dick, 370 Pfd., incl. Lachen u. Transport, 1000 Pfd. 50 Thlr.	18	15
160 Stück Holzschrauben	1	5
Aufschrauben pro Ruthe 22 sgr.	—	25
Zusammen	52	18
Planum die Ruthe, incl. gewöhnliche Ueberbrückungen, 5 Thlr.	50	—
Ausgleichung	—	12
10 Ruthen	103	—
1 Ruthe	10	9

2000 Ruthen 1 Meile	20600 Thlr.
100 " zu 4 Wechseln	1030 "
Bau- und Aufsichtskosten	500 "
Zusammen	22130 Thlr.
5 Proz. Extraordinaria	1110 "
1 Meile einfach liegend	23240 Thlr.

ohne Magazine, Grundentschädigung und Inventar.

D. Bahn in Gußeisen von Charpentier.

pro Ruthe:

6 gußeiserne Schienen	à 41 Pfd.,	246 Pfd.	
3 „ Stege	à 50 „	150 „	
		396 Pfd.	

	Thlr.	sgr.
einschl. Fertigmachen, 1000 Pfd. à 32 Thlr.	12	20
6 schmiedeeiserne Verbindungsschrauben mit 12 Muttern, 8 Pfd. à 4 sgr.	1	2
Legen, Richten, Untermauern	—	5
Beschütten mit Kies	—	12
Zusammen	14	9
Planum	5	—
1 Ruthe	19	9

2000 Ruthen 1 Meile	38600	Thlr.
100 „ zu 4 Wechseln	1930	„
Bau- und Aufsichtskosten	500	„
Zusammen	41030	„
5 Proz. Extraordinaria	2050	„
Summe	43080	„

Zum Schlusse dieser Darstellung führen wir noch Einiges über die projektirte

Ruhr-Siegbahn

an.

Die Hauptveranlassung zur Entstehung dieses Projektes gaben die Metallwerke im Siegenschen. Das Bedürfniß dieser Eisenstraße wurde bei Anlegung der Wittgensteiner Straße erkannt, den kompetenten Behörden zur möglichsten Berücksichtigung empfohlen, auch später die Aufmerksamkeit der Gewerbtreibenden im Siegenschen darauf hingelenkt. In Folge einer von den Landständen Westphalens im Jahre 1845 ergangenen Fürbitte in Bezug auf die Ausführung dieses Projekts erging durch den Landtagsabschied desselben Jahres folgende Antwort:

„In Betreff der projektirten Pferde-Eisenbahn von der Ruhr zur Sieg sind die näheren Erörterungen sowohl über die Nützlichkeit der Bahn im Allgemeinen als auch in Ansehung der dafür zu wählenden Bahnlinie angeordnet worden, bis zu deren Beendung die Beschlußnahme über dieses Unternehmen vorbehalten bleiben muß. Eine Unterstützung aus Staatsfonds ist für dieses Unternehmen von dem dafür gebildeten Komité nicht in Anspruch genommen und kann schon aus diesem Grunde nicht in Aussicht gestellt werden."

Gemäß einiger vom Bauinspektor Hartmann in Hagen in einer Ende Dezember 1845 zu Meinerzhagen gehaltenen Zusammenkunft gemachten Mittheilungen wurde hervorgehoben, daß das Gouvernement sich bewogen finden wird, der Richtung, den Vollmefluß entlang, den Vorzug vor der Bahnrich-

tung am Lennefluß zu geben. Das Interesse der bei der Bahn sich betheiligenden Aktionäre, sowohl in Ersparung des Anlagekapitals wie in Rentbarwerdung der Bahn bei Durchführung der erstern, würde sich demnach um so erheblicher herausstellen, da nach den vorläufigen Ermittelungen beider Bahnstrecken sich ergeben hat, daß bei dem Bau der Bahn an der Vollme, selbst wenn sie bis zu der von Frankfurt a. M. unter Marburg nach Kassel führenden als Anschluß an dieselbe geleitet wird, weder Tunnel noch Viadukte vorkommen und die Baukosten einer Meile noch keine 200000 Thlr. betragen, wogegen die Bahn der Lenne von der Grüne bei Iserlohn bis nach Lennhausen unterhalb Grevenbrück mit den größten Schwierigkeiten bei der vorkommenden Beengung des Flußgebiets der Lenne in Wegschaffung vorspringender Felsen, Tunnelbauten und Viaduktanlagen zu kämpfen hat, und da, wo die Bahn ins Siegthal führt, ist ein bedeutender Berg zu durchgraben. Alles dieses veranlaßt große Kosten und vertheuert den Bau der Bahn an dem Lennefluß.

Die erhobene Einwendung gegen den Bau der Bahn den Vollmefluß entlang, daß derselbe unter bedeutenden Berghöhen vollzogen werden müsse, und die Unterbrechung der Fahrten durch Schneefälle während mehrerer Monate im Winter voraussichtlich sei, entbehrt alles Grundes. Es wird zugegeben, daß im Winter auf den Berghöhen mehr Schnee als in den Thalgebieten fällt und länger liegen bleibt; die Verbindung wird aber nicht durch den gefallenen, vielmehr durch den zusammengewehten Schnee unterbrochen. Dem Zusammenwehen des Schnees auf der Bahnstrecke ist dadurch vorzubeugen, wenn die Seiten derselben auf den Höhen mit schnellwachsendem Strauchwerk bepflanzt werden, und zwar so dicht, daß die Pflanzen eine Decke bilden. Vor dieser Einfriedigung der Bahn bleibt der zusammengewehte Schnee liegen, behindert das Befahren der Bahnstrecke nicht, und der gefallene Schnee kann sehr füglich von den Bahnwärtern in der Art beseitigt werden, daß die Fahrten keine Unterbrechung erleiden. Die voraussichtlich bedeutende Frequenz an der Vollme, mit Hinzutreten der Anschlüsse von Köln und von Barmen über Lennep bei Wipperfürth zusammentreffend, in der Nähe von Meinerzhagen mit der Ruhr-Siegbahn sich verbindend, wird dieselbe so rentbar machen, daß im Winter die Strecken auf den Höhen, wenn Schnee fällt, mit doppelten Bahnwärtern besetzt, und des Nachts, wenn Schnee fällt, die Schienenlage davon befreit werden kann, so daß die Kommunikation nicht unterbrochen wird.

Da diese Bahn vorzüglich auf den Transport von Gütern berechnet ist, so hat die im Winter eintretende rauhe Witterung hierauf keinen Einfluß, und die Personenwagen niedern Ranges können mit geringen Kosten gegen die Einwirkung der Witterung geschützt werden.

Das Neigungs-Verhältniß auf der ganzen Bahn mit dem Anschlusse von Köln soll, wo es am stärksten ist, 1 : 80 betragen.

Ob das Unternehmen unter den jetzigen Geldverhältnissen bald zur Ausführung kommen wird, ist sehr zu bezweifeln, so wünschenswerth es auch für das Aufblühen der Metallwerke im Siegkreise und an der Ruhr wäre.

In Bezug auf

38. Eisenbahn zwischen Elberfeld und Köln
Seite 888 bis 895;

39. Barmen-Lennep-Kölner Eisenbahn
Seite 895 bis 898

und

40. Vohwinkel-Solingen-Remscheid-Lenneper Eisenbahn
Seite 898 bis 904

läßt sich nichts anführen, da über die zur Verwirklichung dieser Projekte gethanen Schritte nichts bekannt geworden ist. Vorläufig ist an eine Ausführung der beiden ersteren Unternehmungen wohl nicht zu denken; dagegen dürfte für die Herstellung der letzteren Bahn der Umstand sprechen, daß sie in den berührten, an Fabriken so reichen Gegenden eine Ermäßigung der Kohlenpreise und dadurch die allgemeine Anwendung der Dampfkraft möglich macht, insbesondere aber der bedeutenden Eisen- und Stahlwaaren-Fabrikation die nothwendige Erleichterung verschafft, wie in dem Seite 898 bis 904 Gesagten näher ausgeführt ist.

41. Hamm-Münster Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Wie wir Seite 908 angeführt haben, so lieferte die am 15. Juni 1844 geschlossene Aktienzeichnung ein sehr günstiges Resultat, indem statt 1,300000 Thlr. nahe an 10 Millionen Thaler Aktien angemeldet wurden. Bei diesen so günstigen Auspizien trug das Komité kein Bedenken, sofort die Vermessung, Aufnahme und Nivellirung der geraden Linie zwischen Münster und Hamm zu veranlassen, und hiermit den, auch bei der Köln-Mindener Bahn beschäftigten Abtheilungs-Ingenieur Major zu beauftragen. Derselbe vollendete diese Arbeiten bis Anfang Oktober und sendete zu dieser Zeit die gefertigten Situations-Karten, Längenprofile, Brücken-Zeichnungen, Kostenanschläge, Berichte u. s. w. an das Komité ein.

Zur Erlangung der Allerhöchsten Konzession wurden in einer am 21. Oktober 1844 zu Münster gehaltenen General-Versammlung die Statuten berathen, und zugleich zur Weiterführung der Geschäfte anstatt des bisherigen Komité's ein Verwaltungsrath gewählt, und autorisirt:

die Rechte der gesammten Gesellschaft als deren Organ fernerhin wahrzunehmen und demgemäß den projektirten Ausbau der Eisenbahnlinie von Münster nach Hamm durch die mit den Staatsbehörden einzuleitenden Verhandlungen bis zur Genehmigung des Statuts festzusetzen, auf Erfordern das genehmigte Statut gerichtlich oder notariell Namens sämmtlicher

Aktionäre zu vollziehen, und endlich auch die erforderlichen Einleitungen und Anordnungen über die Verbindung der Bahn mit der Ems zu treffen.

Bereits unterm 26. Oktober 1844 sandte der Verwaltungsrath das Protokoll der General-Versammlung und den Statuten-Entwurf, — unterm 3. November die von der Gesellschaft verlangte Erklärung der Bereitwilligkeit, eine Verbindung mit der Ems einzuleiten und nach Kräften zu fördern, an den Finanz-Minister ein.

Die Feststellung der Richtung der Köln-Mindener Bahn verzögerte auch die Genehmigung der Ausführung dieser Bahn. Nachdem aber der Zug der erwähnten Hauptbahn von Dortmund über Camen, Hamm, Ahlen, Oelde und Rheda nach Minden bestimmt war, wurde vom Verwaltungsrath unterm 30. April in einer Immediat-Vorstellung um Beschleunigung der Konzession für die Münster-Hammer Bahn gebeten. Unterm 22. Mai 1845 erfolgte hierauf vom Finanz-Minister die Benachrichtigung:

> „daß des Königs Majestät mittelst Allerhöchster Kabinets-Ordre vom 9. Mai für Anlage einer Eisenbahn von Münster nach Hamm in der direkten Richtung über Drensteinfurt zu entscheiden geruht haben, und daß das Königliche Ober-Präsidium dem Verwaltungsrathe die bezüglichen näheren Eröffnungen machen werde.“

Diese Eröffnungen enthielten die Benachrichtigung, daß die Ertheilung der wirklichen Konzession an folgende drei Bestimmungen geknüpft sei:

1. Die Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft hat ausdrücklich auf jedes Widerspruchs- und Entschädigungsrecht für den Fall zu verzichten, daß später eine besondere Eisenbahn von Münster nach Dortmund, sei es selbstständig oder mit einem Anschlusse an die Hamm-Münster Eisenbahn, konzessionirt werden möchte.
2. Da bei der festgesetzten Richtung der Köln-Mindener Eisenbahn der Lippe-Uebergang bei Hamm und der dortige Bahnhof für die Bahn nach Münster mit benutzt werden kann, so hat sich die Hamm-Münster Eisenbahn-Gesellschaft zu verpflichten, einen verhältnißmäßigen Theil der Kosten für den Lippe-Uebergang und den Bahnhof bei Hamm zu übernehmen, und sich, wenn schon zunächst die zu treffende Vereinbarung den Gesellschafts-Vorständen überlassen werden kann, doch eventuell der Entscheidung des Königl. Finanz-Ministeriums hierüber zu unterwerfen.
3. Was die Fortsetzung der Eisenbahn zur Ems anbelangt, so haben des Königs Majestät zwar davon Abstand genommen, solche der Gesellschaft zur Pflicht und die Ertheilung der Konzession von dieser Verpflichtung abhängig zu machen; es muß jedoch dem Allerhöchsten Befehle zufolge, der Bahnhof bei Münster auf derjenigen Stelle und überhaupt in einer Art angelegt werden, welche die Fortsetzung der Eisenbahn nicht erschwert, und es hat sich die Gesellschaft zu verpflichten, den unmittelbaren Anschluß, nach näherer Bestimmung des Königl. Finanz-Ministeriums, zu gestatten, wenn die Ausführung jener Fortsetzung der Bahn bis zur Ems als nöthig anerkannt wor-

den, und die Gesellschaft es dann nicht vorziehen sollte, die Ausführung selbst zu übernehmen.

Zur Erklärung über diese Punkte wurde vom Verwaltungsrathe auf den 7. Juli 1845 eine General-Versammlung der Aktionäre in Münster zusammenberufen. In dieser wurden, nachdem der Vorsitzende der Versammlung mitgetheilt hatte, daß der Verwaltungsrath, nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse, sich für die Annahme der Bedingungen entschieden habe, und kurz die bezüglichen Beweggründe angegeben hatte, diese auch von der General-Versammlung einstimmig angenommen.

Sodann wurden die in dem Ober-Präsidial-Schreiben vom 27. v. M. enthaltenen nachträglichen Bedingungen, nämlich:

a) daß, bezüglich der Militärtransporte, diejenigen Bedingungen Anwendung finden, welche mit dem Statut der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, S. 373 der Gesetzsammlung pro 1843 bekannt gemacht sind;
b) daß dem Staate die Genehmigung des Bahngeld- und des Frachttarifs, so wie jeder Abänderung dieser Tarife vorbehalten bleibt; ferner
c) daß dem Staate die Genehmigung und nöthigenfalls auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten bleibt,

zur Kenntniß der General-Versammlung gebracht.

Auch diese Bestimmungen wurden von der General-Versammlung einstimmig und ohne vorgängigen Antrag auf förmliche Abstimmung genehmigt.

Zugleich ermächtigte die General-Versammlung den Verwaltungsrath, die sämmtlichen vorgedachten zusätzlichen Bestimmungen dem in der General-Versammlung vom 21. Oktober 1844 angenommenen Statut nachträglich einzuverleiben und dasselbe, insofern es erforderlich, nebst denjenigen Zusätzen oder Abänderungen, welche von Seiten des Gouvernements noch etwa gemacht werden könnten, anzunehmen und Namens ihrer gerichtlich oder notariell anzuerkennen und resp. zu vollziehen.

Eben so autorisirte die Versammlung den provisorischen Verwaltungsrath, ohne Verzug alle einleitenden Maaßregeln zu treffen, um nach Eingang der Genehmigung den Bau der Eisenbahn sofort beginnen zu lassen, zu dem Ende die zu diesem Zweck nöthigen Vorarbeiten sogleich vorzunehmen und nach Bedarf eine Einzahlung bis zu 9 Proz. des Aktienkapitals auszuschreiben.

Endlich sprach die General-Versammlung einstimmig ihren Willen dahin aus, daß, wenn die Hamm-Münster Eisenbahn-Gesellschaft als solche später ihr Unternehmen in irgend einer Weise auf andere Richtungen ausdehnen möchte, denjenigen Aktionären, welche der Zeit die Gesellschaft bilden werden, ein Prioritätsrecht der Theilnahme an solchem Unternehmen zustehen solle.

Da mithin alle vom Staate der Gesellschaft gestellten Bedingungen von dieser angenommen waren, so wurde unterm 19. Januar 1846, auf Ansuchen

des Verwaltungsraths, die definitive Konzession zur Ausführung des Unternehmens ertheilt. Wenn die jetzigen ungünstigen Geldverhältnisse nicht ungünstig in Bezug auf die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel einwirken, so wird die Bahn im Frühjahr 1846 in Angriff genommen werden.

Die Aussichten für die Rentabilität der Bahn haben sich bedeutend zum Vortheil verändert, indem zu erwarten steht, daß eine Anschlußbahn von Münster aus bis Emden und eine aus der Holländischen Rhein-Eisenbahn bei Arnheim hervorgehende Eisenbahn durch die Provinzen Overyssel und Geldern, zur Verbindung Hollands mit Nord- und West-Deutschland, ausgeführt wird. Beide Bahnen — sowohl die in Aussicht stehende Hannoversche als die bis Almelo schon wirklich konzessionirte Holländische — sind, in Rücksicht ihrer Richtung zur preußischen Grenze, noch nicht definitiv festgestellt; da aber die Richtung derselben für Westphalen und für die Rentabilität der Hamm-Münster Bahn von großer Wichtigkeit ist, so hat der Verwaltungsrath der Hamm-Münster Bahn bezügliche Verhandlungen deswegen angeknüpft.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Von Münster geht die Bahn (wobei indeß die Frage des Bahnhofs noch nicht bestimmt, sondern besondern Verhandlungen vorbehalten ist) in gerader Linie zum Dorfe Rinkenrode, dann in gerader Linie zur Stadt Drensteinfurt, wo die Hamm-Münster Chaussee durchschnitten und ein Halteplatz zur Aufnahme des Verkehrs von Werne, Herbern, Sendenhorst u. s. w. errichtet wird, von da gerade aus zum Kolon Frie, Bauerschaft Hovel, zuletzt in gerader Richtung bis vor die Ueberbrückung der Lippe, wo sie in die Köln-Mindener Bahn einfällt, mit der sie Lippe-Uebergang und Bahnhof bei Hamm gemeinschaftlich erhält. Die Länge beträgt 8991 Ruthen oder nahe 4½ Meilen.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese betragen nach der letzten, noch einer Revision zu unterliegenden Rechnung 1,002804 Thlr. Das Anlagekapital ist jedoch zur Vorsorge auf 1,300000 Thlr. beibehalten worden und soll durch 13000 Aktien à 100 Thlr. gedeckt werden. Bis Ende Dezember 1845 ist darauf nur 1 Prozent eingezahlt, welches zur Bestreitung der Vorarbeiten benutzt worden ist.

Der niedrigste Kours der Aktien war 98 **B.**; der höchste 105; der jetzige (10. Februar 1846) 98 **B.**

d. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Das Terrain, welches die Bahn durchläuft, ist größtentheils eben bis zum Wasserscheider zwischen der Lippe und Ems, welcher südlich umgangen wird. Es ist durchgehends fester Untergrund vorhanden, wiewohl an einigen Stellen wasserhaltiger Boden vorkommt, besonders in der Gegend des Wasserscheiders der Lippe.

Die Kurven bei Rinkenrode, Drensteinfurt und Kolon Frie haben 400 Ruthen, die vierte im Lippe-Thal vor Hamm 300 Rth. Radius. Die Nähe des Bahnhofs, wo die Bewegung der Züge langsamer ist, machen diese Konstruktion praktikabel.

Die Steigungsverhältnisse sind:

1000	Ruthen	$\frac{1}{3000}$	Fallen.
600	=	$\frac{1}{3000}$	Steigen.
800	=	$\frac{1}{1200}$	Fallen.
700	=	$\frac{1}{2300}$	=
341,80	=	$\frac{1}{431,75}$	Steigen.
205,80	=	$\frac{1}{2474,4}$	=
252,40	=	$\frac{1}{350}$	Fallen.
800	=	$\frac{1}{612,63}$	Steigen.
300	=	$\frac{1}{3844,2}$	=
100	=	horizontal.	
550	=	$\frac{1}{330}$	Steigen.
400	=	horizontal.	
650	=	$\frac{1}{354,54}$	Steigen.
200	=	$\frac{1}{515,02}$	=
700	=	$\frac{1}{346,63}$	=
400	=	$\frac{1}{400}$	Fallen.
410	=	horizontal.	
245	=	$\frac{1}{372,04}$	Fallen.
8655	Ruthen im Reg.-Bez. Münster.		
336,47	= = = =	Arnsberg $\frac{1}{372,04}$	Fallen.
8991,47	Ruthen.		

e. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Art des Bahnbaues ist wie die der Köln-Mindener Bahn. Bedeutende Bauwerke kommen nicht vor. Es sind nur einige Bäche zu überbrücken, als: der Emmerbach mit 27′ Oeffnung, der Hämmerbach 2 Bogen à 10′, der Urlaubsbach mit 2 Bogen à 12′, der Gainigerbach 1 Bogen à 13′, und ein Brückthor von 12′ Oeffnung. Außerdem etwa 60 größere oder kleinere Durchläße von 2 bis 6 und 8′ Weite.

f. Betriebseinrichtungen und Betriebsmaschinen.

Der die Leitung der Geschäfte versehende Verwaltungsrath besteht aus folgenden 15 Mitgliedern:

Oberbürgermeister Hüffer, Vorsitzender;
Geh. Regierungsrath v. Forckenbeck;
Banquier Fr. Theissing;
Stadtrath v. Olfers;
Ober-Regierungsrath Rüdiger;
General v. Pfuel;

Ober-Landesgerichtsrath Welter;
Banquier Riedick;
Kaufmann H. Gerbaulet;
Kaufmann Osthoff;
(sämmtlich in Münster wohnhaft);
Fabrikant Timmermann in Rheine;
Domainenrath Mayer in Hamm;
Justizrath Heintzmann dgl.
Gutsbesitzer Wundermann in Hamm;
Oberlehrer Heedenkamp dgl.

Die Art der Betriebsmittel ist noch nicht festgesetzt.

42. Münster-Dortmunder Eisenbahn.

Die Ausführung dieser Bahn wird durch die Bedingung 1 der vom Staate gestellten Bestimmungen zur Ertheilung der wirklichen Konzession der Hamm-Münster Eisenbahn nicht in Abrede gestellt; da jedoch bis jetzt noch keine ferneren Schritte zu diesem Zwecke gethan sind, so ist bei der jetzigen Geldkrisis an eine Herstellung dieses Unternehmens vorläufig nicht zu denken.

43. Münster-Unter-Ems Eisenbahn.

In Folge der Genehmigung des Finanz-Ministers vom 16. Oktober 1845 bildete sich zu Rheine, aus Bewohnern von Rheine und Ibbenbüren bestehend, ein Komité zur Anlegung dieser Eisenbahn. Da die bereits mit großer Sorgfalt ausgeführten Vermessungen und Nivellements ein äußerst günstiges Terrain und sehr vortheilhafte Neigungs- und Krümmungsverhältnisse auf der ganzen Bahn ergeben haben, der Anlage auch überhaupt keine Terrainschwierigkeiten entgegenstehen, auch, außer einer Brücke über die Ems, kein erhebliches Bauwerk vorkommt, so dürfte der Bau der Bahn nicht theuer zu stehen kommen. Diese geringen Anlagekosten und der mit Sicherheit zu erwartende lebhafte Verkehr, welcher aus der Verbindung mit Holland, mit Ostfriesland u. s. w. erfolgt, läßt die Rentabilität der Bahn gesichert erscheinen, um so mehr, da auch der Zwischenverkehr nicht unbedeutend ist. Da dieser Bahn auch noch der Vortheil wird, die zu Coaks geeigneten Steinkohlen der Gruben bei Ibbenbüren an Ort und Stelle anzukaufen und daselbst mit geringen Selbstkosten die Coaks herzustellen, solche daher jederzeit frisch und den größten Effekt leistend in Gebrauch zu nehmen, so müssen sich auch hierdurch die Betriebskosten wesentlich vermindern lassen, welches aber wieder die Rentabilität erhöht.

Beim Bau der Hamm-Münster Bahn ist auf eine Fortsetzung in dieser Richtung gerechnet, indem der Punkt 3 der Bestimmungen zur Ertheilung der wirklichen Konzession derselben vorschreibt, daß der Bahnhof bei Mün-

ster auf derjenigen Stelle und überhaupt in einer Art angelegt werden soll, welche die Fortsetzung der Eisenbahn nicht erschwert. Da hannoverscher Seits die Bahn von Emden bis zur preußischen Grenze bereits gesichert ist, so läßt sich wohl nicht zweifeln, daß auch der noch fehlende preußische Theil genehmigt wird. Die nöthigen Feststellungen hierüber sind aber wohl erst durch die zwischen Preußen und Hannover einzuleitenden Verhandlungen zu erwarten.

Da wir die in Holland befindlichen Eisenbahnen in einem später erscheinenden Bande (Eisenbahnen außerhalb Deutschland) besprechen werden, so gehen wir gleich zu der Fortsetzung der Eisenbahn von Amsterdam über Utrecht nach Arnheim, der sogenannten

44. Niederrheinischen Eisenbahn

über.

a. Geschichte derselben.

Auf die Seite 926 erwähnten, unterm 1. November 1843 und 24. Februar 1844 beim Königl. Finanz-Ministerium eingereichten Vorstellungen des Weseler Komité's um Ertheilung einer vorläufigen Konzession für das Unternehmen gingen unterm 11. Juli 1844 und 12. März 1845 Reskripte vom Finanz-Minister des Inhalts ein, daß derselbe beim Könige die Ertheilung der Konzession zu befürworten beschlossen habe.

In dem Erlaß vom 12. März 1845 wurde das Komité zugleich aufgefordert, die von demselben vorgeschlagene Linie über Anholt zu verlassen und sich für die Linie über Emmerich zu erklären, indem der Minister sich wörtlich dahin äußerte, daß er seinerseits die Ertheilung der Konzession nur für die Linie über Emmerich befürworten könne.

Das Komité erklärte sich hierauf unterm 20. März 1845 dahin, daß es den Vorschriften des Königl. Finanz-Ministeriums nachkommen und die sofortige Aufnahme und Veranschlagung der Emmericher Linie veranlassen werde; zugleich sprach es aber freimüthig die Ueberzeugung aus, daß die Wahl dieser Linie eine unglückliche sei. Dem Vorwurfe, daß die Bahn über Anholt auf holländischem Gebiete zu viel Schwierigkeiten darbiete, ja unmöglich sei, wurde durch die seitdem erhaltenen näheren Erläuterungen und Profil-Zeichnungen des holländischen General-Ingenieurs van der Kuen begegnet.

Durch Reskript des Finanz-Ministers vom 23. Oktober 1845 wurden hierauf die Eisenbahn-Komité's zu Wesel und Emmerich benachrichtigt, daß der König durch Kabinetsordre vom 15. September die vorläufige Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Duisburg und Arnheim als Verbindung der Köln-Mindener mit der Amsterdam-Arnheimer Bahn ertheilt habe. Die Vereinigung der beiden Komité's in Emmerich und Wesel war von der Staatsregierung als Bedingung aufgestellt und das Anlagekapital vorläufig auf 2,800000 Thlr. festgesetzt, bis zu welchem Belaufe nur Unterschriften in der Weise angenommen werden dürfen, daß 10 Proz. alsbald

eingezahlt und bei der Königl. Bank oder in sonst sicherer Art angelegt werden, bis die General-Versammlung das Statut festgestellt und die definitive Direktion erwählt hat. Die Spurweite des Bahngeleises soll auf deutscher Seite bis Emmerich dieselbe bleiben und dort jene der holländischen beginnen.

Am 22. Januar 1846 fand hierauf eine Verständigung zwischen dem Emmericher und dem Weseler Komité Statt. In Folge derselben soll Wesel der Sitz der Gesellschaft und Verwaltung werden, das die Sache weiter führende gemeinschaftliche Komité aus 12 Mitgliedern ebenfalls in Wesel domizilirt sein, Emmerich aber die gleiche Anzahl Mitglieder dazu stellen. Bei der künftigen Wahl der Direktion und des Verwaltungsrathes sollen ebenfalls beide Städte gleichmäßig vertreten werden.

Für die Aktienzeichner sind vom Finanz-Minister als Hauptbedingungen festgestellt, daß: 10 Prozent gleich eingezahlt werden müssen und daß nur Quittungsbogen von 5000 Thlr. ausgestellt werden können. Die Aktien des ganzen Anlagekapitals von 2,800000 Thlr. werden gleichmäßig vertheilt; Emmerich hat nämlich die Hälfte der erforderlichen Summe schon zeichnen lassen, die andere Hälfte wird durch das Weseler Komité begeben. Trotz der obigen hinderlichen Bestimmungen und der großen Geldkrisis glaubt man doch die letzte Hälfte des Kapitals aufzubringen.

Den neuesten Nachrichten (9. Febr. 1846) zufolge, soll der Finanz-Minister die Regierung ermächtigt haben, die erforderlichen Geldmittel zum Beginn des Baues der Bahn vorzuschießen, um der nothleidenden Klasse Beschäftigung zu verschaffen. Es ist wahrlich Zeit, daß die Sache ernstlich betrieben wird, weil in Holland sich jetzt Alles regt, um auch auf andern Schienenwegen mit Deutschland in Verbindung zu treten. So ist namentlich die konzessionirte Eisenbahn von Arnheim über Deventer, Almeloo, Zwolle nach Kampen von großer Wichtigkeit, weil die kürzere Verbindung Amsterdams über Lingen mit Hannover und jener über Enschede und Münster mit Kassel Hauptzweck derselben zu sein scheint. Haben nun die Holländer auf diese Art eine Verbindung mit Deutschland auf zwei Punkten herzustellen, so ist es gewiß wichtig, diese dritte Verbindung nicht in Hintergrund kommen zu lassen. Die Holländer sind zwar bedächtig, aber haben sie einmal etwas beschlossen, dann handeln sie energisch. Der Eisenbahnbau war in Holland noch bis vor ganz kurzer Zeit nichts weniger als populär. Im Allgemeinen befürchtete man durch denselben Benachtheiligung der binnenländischen Schifffahrt; da sich aber diese Ansicht plötzlich geändert hat, so wollen die Niederlande jetzt beweisen, daß die kleine Nation auch in dieser Beziehung größeren Ländern nicht nachstehen wird.

Die Ingenieure der Niederrheinischen Bahn sind zwar fleißig mit dem vom Finanz-Minister aufgetragenen Nivellement beschäftigt; aber die Anfertigung der Kostenanschläge wird Monate Zeit rauben, da die Linie von Wesel über Emmerich nach Baberich zur holländischen Grenze ungefähr so lang ist als die ganze Bahn von Oberhausen über Wesel nach Anholt zur Grenze, und während diese durch ebenes Terrain und fabrikthätige Gegenden führt, läuft jene überall parallel mit dem Rheine und der Chaussee und

macht außerordentliche Dammschüttungen, Durchschnitte und Brückenbauten erforderlich.

Zur besseren Beurtheilung dieser Behauptung geben wir im Nachstehenden

b. eine vergleichende Erörterung der Anholtschen und Emmerichschen Linie.

Wir theilen zu diesem Zwecke die Linie über Emmerich in 3 Sektionen:

A. von Baberich (holländische Grenze) bis Emmerich,

B. von Emmerich bis Haldern bei Roes,

C. von Haldern bis Wesel.

Sektion A beginnt nördlich von Baberich gerade bei einem tiefen Kolk, welcher ein sichtbares Denkmal der Rhein-Ueberschwemmungen dicht hinter dem Deiche ist, durchschneidet die Chaussee, geht mit einer ziemlich starken Krümmung um Elten und den Eltenberg herum, läuft durch die Niederung des Wildbaches und gewinnt die Höhe wieder von Hüthum aus bis Emmerich.

Der Bau dieser Sektion wird in hohem Grade kostspielig. Zuvörderst ist die Grundentschädigung auf den Rheinwiesen in der Niederung am Eltenberg theuer und es tritt dabei der gar nicht zu vermeidende Uebelstand ein, daß etwa 300 bis 400 Ruthen der Bahn über holländisches Grundgebiet gehen, wozu man gezwungen war, um die Kurve mit gehörigem Radius um den Eltenberg herumzuführen. Bekanntlich ist das Expropriationsgesetz in Holland höchst mangelhaft; selbst die Inländer sind bei Eisenbahnbauten fast ganz der Willkür der Grundbesitzer preisgegeben, geschweige denn eine ausländische Gesellschaft; nur auf gerichtlichem Wege ist zum Ziele zu gelangen, und nach der amtlichen Angabe des Bahn-Direktors van der Kuen kostete der laufende Meter zwischen Utrecht und Arnheim auf meist schlechtem Haideboden 30 Francs und wurde die Expropriation vom Jahre 1838 bis Ende 1842 verzögert. Dazu kommt, daß auf der oben genannten holländischen Strecke ein sehr breites Terrain angekauft werden muß; denn hier muß die Bahn durchweg wasserfrei auf eine 27 bis 28 Fuß über dem Nullpunkt des Rheinpegels erhöheten Dammschüttung gelegt werden. Diese Dammschüttung muß eine Länge von 700 bis 800 Ruthen haben, theils auf holländischem, theils auf preußischem Gebiet, und in derselben muß eine gemauerte Ueberbrückung von wenigstens 50 Ruthen, wahrscheinlich aber 70 bis 80 Ruthen gebaut werden, um der Inundation des Rheins, welche schon bei einem Wasserstande von 15 Fuß bei Zollkammer in die Niederung des Wildbachs tritt, freien Lauf zu lassen. Es ist diese Ueberbrückung auch ferner unumgänglich nothwendig, weil bei einem Deichbruche zwischen Emmerich und Wesel auf alle Fälle ein Theil der Strömung, welche um Emmerich herumfließt, dadurch ihren Abfluß nach dem alten Rhein haben muß.

Trotz dem ist sowohl besagter Damm als die Ueberbrückung selbst der Zerstörung durch den Andrang des sich aufstauenden Eises ausgesetzt, wenn dieses sich unterhalb Lobith in dem Rhein und in der Waal festsetzt, oder wenn es bei einem Deichbruch hinter Emmerich her durch den Wildbach auf den gedachten Bau lostreibt.

Die zweite Sektion, von Emmerich bis Haldern, durchschneidet den fruchtbarsten Boden der Rheinniederung auf eine Länge von 2½ Meilen und wird eine unverhältnißmäßige Ausgabe für Grundentschädigung nothwendig machen. Diese ganze Strecke ist nun aber im Fall eines Durchbruchs der Zerstörung durch die Fluthen des Rheins und die Eisschollen ausgesetzt, und da sie an manchen Stellen kaum 100 Ruthen, nirgends aber mehr als 500 Ruthen vom Banndeich entfernt liegt, ist sie dem ersten und folglich heftigsten Andrang der Ueberschwemmung ausgesetzt. Wie furchtbar aber diese Ueberschwemmung wüthet, das zeigen überall in dieser Gegend die dadurch entstandenen Binnenwasser und Kolke, theils die sogenannten Wajen (Aushöhlungen des Bodens), theils die Versandungen und Verkiesungen. Gerade auf die Gegend zwischen Aspel, Millingen und Präst, welche von der Bahnlinie würde durchschnitten werden, trifft notorisch die stärkste Strömung, so daß man kaum wagt, mit einem Kahne dieselbe zu befahren, weshalb denn auch der Andrang des Eises hier am heftigsten ist. Da man nie wissen kann, wo der Deich brechen wird, so muß man die ganze Strecke der Bahn von 2½ Meilen Länge für den Ueberlauf befestigen; allein so ungeheure Kosten sind gewiß keiner Bau-Gesellschaft zuzumuthen, und eben so wenig, daß dieselbe eine Bahn auf platter Erde ohne Befestigung dahin legen solle, wo sie durch Naturereignisse, deren Abwehr nicht in der Hand des Menschen liegt, so beschädigt, ausgewaschen und theilweise zerstört werden kann, daß sie nur mit außerordentlichen Kosten wieder herzustellen ist, wobei dann nothwendig eine wochen-, ja nach Maaßgabe der Auswühlung eine monatliche Unterbrechung des Verkehrs und der Einnahme Statt finden muß.

Die dritte Sektion, von Haldern bis Wesel, verlangt ebenfalls, wenn auch nicht so hohe Grundentschädigungen als die zweite, doch jedenfalls höhere als die Anholtsche Linie auf derselben Strecke; dagegen trifft sie auf Terrainschwierigkeiten, indem sie theils einige Moor- und Torf- oder sog. Veengründe überschreiten, theils mehrere Anhöhen durchstechen muß, da sie die Dünengrenze des Rheinthales durchschneidet. Allerdings würden diese Schwierigkeiten, wenn man durchaus keine wohlfeilere Linie haben könnte, leicht durch Geld zu überwinden sein; allein da man sie auf der andern Linie ganz und gar vermeiden kann, so erscheinen sie als eine willkürliche Vertheuerung, und nichts hat bisher die Eisenbahn-Unternehmungen in der Rheinprovinz bekanntlich mehr in Mißkredit gebracht als die, man möchte sagen, eigensinnige Ueberwindung von Terrainhindernissen, welche durch eine zweckmäßige Richtung hätten umgangen werden können.

Vergleichen wir nun hiermit die Anholtsche Linie, so finden sich auf derselben nicht nur auf der letztgenannten Strecke, sondern auf der ganzen Ausdehnung von Wesel bis zur holländischen Grenze gar keine Schwierigkeiten; sie liegt durchaus wasserfrei, fast durchweg horizontal und in einer fast ununterbrochenen geraden Linie. Ihre Grundentschädigung ist, ausgenommen in der Nähe von Wesel und auf einer kleinen Strecke bei Isselburg und Anholt, nirgends kostspielig, indem sie über Haideland und Boden geringster

Klasse führt. Ihre Länge beträgt von Wesel bis zur Grenze 3,7 Meilen, die Emmericher hingegen 6 Meilen, ist also um 2,3 Meilen länger.

Die Anholtsche Linie ist veranschlagt zu 895406 Thlr. (242000 Thlr. etwa die Meile); die Emmericher, die Meile zu 300000 Thlr. durchschnittlich gerechnet, wofür sie kaum herzustellen sein wird, dürfte wenigstens 1,800000 Thlr. kosten, mithin eine Vermehrung des Baukapitals von 1 Million Thaler erfordern, welche zu der größeren Länge von 2,3 Meilen in durchaus ungünstigem Verhältniß steht.

Was ferner den Betrieb anbetrifft, so liegt zuvörderst schon in den vielen Krümmungen der Emmericher Linie ein Uebelstand, während die Anholtsche eine gerade Linie bildet. Höchst gefährlich wird aber die Befahrung der Bahn auf der Emmericher Linie zur Zeit des hohen Wasserstandes und des Eisganges. Da sie 4 Meilen lang fast unmittelbar hinter dem Banndeich herläuft, so kann man, wenn der Wasserstand die Krone desselben erreicht hat oder zu erreichen droht, ohne große Gefahr die Züge nicht abgehen lassen, da erfahrungsmäßig sogar der Postwagen, der doch auf jeder Stelle umkehren kann, allenfalls auch eine Strecke lang die mäßig überschwemmte Chaussee passiren kann (wie es jedes Jahr bei der Wildbachbrücke geschieht), in den gedachten Fällen von der Behörde zurückbehalten wird. Diese Gefahr dauert aber oft viele Tage lang. Wie könnte man unter solchen Umständen es wagen, die Züge regelmäßig abgehen zu lassen? und wenn man es wagte, welcher Reisende würde Lust haben, sie zu benutzen?

Vergleichen wir nun die Anholtsche Linie, so fällt auf derselben die erwähnte Gefahr und Unterbrechung des Verkehrs ganz weg, weil die Bahn so weit vom Rhein entfernt liegt, daß selbst bei einem wirklichen Deichbruch das Wasser nach allen Erfahrungen 15 bis 18 Stunden braucht, ehe es die Dammschüttung zwischen Gendringen und den Sedammer Höhen in Holland erreicht. Die Fluth steigt auf diesem Terrain alsdann nur einen halben Zoll pro Stunde und ist wegen der großen Ausdehnung der dortigen Fläche bereits ganz ruhig geworden. Es leuchtet also ein, daß diese Bahnstrecke von nur etwa 1800 Ruthen Länge, die einzige, welche auf der Anholtschen Linie im Ueberschwemmungsgebiet liegt, selbst dann noch ohne alle Gefahr befahren werden kann, wenn die Wasser schon den Deich durchbrochen haben, indem der Zugführer an den beiden Endpunkten derselben stets mit untrüglicher Sicherheit beurtheilen kann, ob die herannahende Fluth ihm noch 12 bis 15 Minuten Zeit läßt, jene 1800 Ruthen mit der Lokomotive zu durchlaufen oder nicht.

Schließlich bemerken wir hierüber noch, daß die Ueberschwemmung bei einem Durchbruche auf der Anholtschen Linie nur jene Strecke von 1800 Ruthen Länge betrifft; auf der Emmericher hingegen die Bahn auf einer Ausdehnung von wenigstens 4000 Ruthen, von Aspel bis Emmerich (welches zum Theil, eben so wie Rees selbst, der Ueberschwemmung ausgesetzt ist), und zwar auf preußischem Gebiet unausbleiblich inundirt wird, der Deich mag zwischen Wesel und Emmerich brechen, wo er wolle. Welchen Einfluß dieses ungünstige Verhältniß auf die Reparaturkosten und auf die dadurch

verursachte Zeitdauer der Unterbrechung des Verkehrs haben muß, leuchtet ein. Dazu kommt noch als höchst berücksichtigungswerth, daß, während der Boden in der Rheinniederung, welchen die Emmericher Linie durchläuft, überall die sichtbaren schädlichen Wirkungen der Fluthen zeigt, auf der ganzen breiten Fläche zwischen Genbringen und Sedam in Holland, welche einen festen Wiesengrund mit 3 bis 4 Fuß Kleiboden bildet, keine Spur von Aufwühlungen oder Versandungen zu sehen ist, ein sicherer Beweis, daß die Bahn hier weit weniger der Beschädigung ausgesetzt sein wird.

Ueberhaupt aber stellt sich die Frage ganz einfach dahin, ob Preußen der Holländischen Regierung die Kosten der Ueberschreitung des Inundations-Terrains ersparen und sich selbst mit einer Mehrausgabe, deren Betrag in gar keinem Verhältniß zu dem dadurch zu erreichenden Vortheil steht, freiwillig belasten wolle, und zwar mit einer Mehrausgabe, welche nicht blos ein für alle Mal zu machen ist, sondern für immer zu einem größeren Kostenaufwande verpflichtet.

Bei Betrachtung der militärischen und politischen, der kommerziellen und industriellen, überhaupt der staatswirthschaftlichen Verhältnisse auf beiden Linien stellt sich ebenfalls die Richtung über Anholt als die vortheilhafteste heraus, und man kann der letzteren nicht wohl die Anerkennung versagen, daß sie durchaus nicht aufs Gerathewohl, sondern nach reifer Ueberlegung gewählt worden ist, und daß sie in allen Beziehungen denjenigen Bedingungen zu entsprechen scheint, welche allein das wahre Gedeihen einer Eisenbahn und ihren vortheilhaften Einfluß auf die Blüthe des Landes, welches sie durchschneidet, herbeiführen können.

Dessenungeachtet soll, wie wir im geschichtlichen Theile der Bahn gesehen haben, auf höheren Befehl die Linie über Emmerich ausgeführt werden; die Gründe dazu müssen sehr gewichtig sein, allein sie sind öffentlich nicht bekannt geworden.

45. Düsseldorf-Sittarder oder Rhein-Maas-Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projektes.

(Seite 930.)

In der am 3. Mai 1845 zu Düsseldorf gehaltenen General-Versammlung der Aktionäre wurde vom Komité eröffnet, daß in den Schritten zur Erreichung der Konzession durchaus nichts versäumt und die Pläne und Anschläge so ausgezeichnet vom Landbaumeister Oppermann angefertigt seien, daß nach erlangter Konzession die Arbeiten ohne irgend eine andere Vorbereitung und Vermessung sofort begonnen werden könnten.

Anfang September 1845 reisten Deputirte des Komité's nach Berlin, um nochmals dort wegen der Konzessions-Ertheilung persönlich zu petitioniren. In der bei dieser Gelegenheit dem Könige überreichten Bittschrift heißt es, in Bezug auf die Nothwendigkeit der Ausführung der Bahn, unter Anderem, wie folgt:

„Das durch die Rheinische Eisenbahn für Köln fast beispiellose Glück mißgönnen wir unserer Nachbarstadt keinesweges; allein wir fühlen es

schmerzlich, daß wir gehemmt in einer ähnlichen Entfaltung unserer glücklichen Lage, an einem schiffbaren Strome, in der Mitte der reichsten Fabrikgegend unseres Staates, ja von ganz Deutschland, unsern Wohlstand in einer traurigen Abnahme begriffen zu sehen. Einen Theil unserer Spedition haben wir bereits an Köln abgeben müssen. Die mit größter Anstrengung und nicht ohne bedeutende Schulden angelegten kostbaren Werfte und Krahnen werden bald öde liegen; der Häuserwerth sinkt mit jedem Tage, unsere Gasthöfe sind leer und unsere Kaufleute werden nach dem allmächtigen Köln auswandern. Jeder der Verhältnisse Kundige sieht zur Errettung aus so trauriger Lage kein anderes Mittel, als die Herstellung einer so leicht ausführbaren direkten Eisenbahn von hier über die Fabrikorte der linken Rheinseite und durch den niederländischen Kanton Sittard nach Belgien, wie sie der von Ew. Majestät Allerhöchstseligem Herrn Vater garantirte Friedensvertrag zwischen dem Königreiche der Niederlande und Belgien vorgesehen und die rheinischen Provinzialstände einstimmig befürwortet haben. Aeußerem Vernehmen nach dürfen wir uns zwar der Hoffnung hingeben, dieses sehr weit vorbereitete Unternehmen konzessionirt zu sehen; allein nicht ohne die größte Besorgniß müssen wir befürchten, daß diese Konzession ins Weite geschoben werde, wo wirklich unheilbare Verluste mit jedem Tage auf uns hereinzubrechen drohen und Verbindungen abreißen, deren Wiederanknüpfung schwer zu erlangen sein würde. Verzeihung dürfen wir hoffen, wenn wir, gedrängt von dieser Besorgniß, Ew. Majestät in Unterthänigkeit bitten, diesem Gegenstande die Allerhöchste Aufmerksamkeit schenken und nur recht bald die Erlaubniß Allergnädigst ertheilen zu wollen, jenes Unternehmen ohne alle Beihülfe des Staats entfalten, neuen Wohlstand dadurch entwickeln und das gänzliche Hinschwinden unseres Handels, zu dessen Ausbreitung wir so viele Opfer gebracht haben, Allergnädigst verhüten zu wollen."

Hierauf erging unterm 2. Oktober 1845 folgender Erlaß des Finanz-Ministers:

„Mit Bezug auf die Immediat-Vorstellung vom 14. September d. J. setze ich das Komité in Verfolg des Erlasses vom 31. August d. J. davon in Kenntniß, daß nach der nunmehr ergangenen Allerhöchsten Entscheidung Sr. Maj. des Königs die Ausführung der projektirten Eisenbahn von Düsseldorf nach der Landesgrenze bei Sittard unter den obwaltenden Verhältnissen vorerst noch auszusetzen ist, Allerhöchstdieselben jedoch bei Ertheilung der Genehmigung für die von dem Komité der sogenannten westlichen Verbindungs-Eisenbahngesellschaft projektirte Bahn von Aachen über Herzogenrath, Rheydt, Gladbach und Neuß nach dem linken Rheinufer in der Nähe von Düsseldorf die Berücksichtigung des von dem Komité eingeleiteten Unternehmens und der dereinstigen Herstellung der Bahn nach Sittard in nachfolgender Art anzuordnen geruht haben:

Mit Rücksicht darauf, daß die von dem Komité früher schon projektirte Eisenbahn von Düsseldorf nach Sittard jedenfalls auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Gladbach und wahrscheinlich noch weiter bis zum Roer-Uebergange mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn zusammentrifft,

ist nämlich Allerhöchsten Orts bestimmt worden, daß die Düsseldorf-Sittarder Eisenbahngesellschaft bei Ausführung dieser Bahn zu betheiligen und die Konzession dafür beiden Gesellschaften dergestalt gemeinschaftlich zu ertheilen sei, daß dieselbe unter angemessenen, von mir zu regulirenden Bedingungen in Eine Gesellschaft verschmolzen werden. Auch haben des Königs Majestät der für die Aachen-Düsseldorfer Bahn zu konzessionirenden Gesellschaft noch besonders zur Bedingung zu stellen geruhet, daß bei später etwa anzuerkennendem Bedürfnisse nicht nur der Anschluß einer Bahn nach Sittard hin, sondern auch die Mitbenutzung der Bahnstrecke zwischen Düsseldorf und dem Anschlußpunkte, der für die Herstellung der Verbindung mit Sittard etwa zusammentretenden Gesellschaft nach Anordnung des Staats zu gestatten sei."

Wenn daher auch vorläufig der Wunsch, den Bau der Bahnstrecke von Gladbach nach Sittard auszuführen, abgeschlagen wurde, so ist damit noch nicht ausgeschlossen, daß er nicht in späterer Zeit ausgeführt werden sollte.

Ueber die Vereinigung mit der Düsseldorf-Aachener Bahn wegen des Ausbaues der Strecke von Düsseldorf bis Gladbach werden wir bei der folgenden Bahn das bis jetzt hierüber Vorgekommene darlegen.

46. Westliche Verbindungsbahn.
(Düsseldorf-Gladbach-Aachen.)

a. Geschichte dieses Unternehmens.
(Seite 935.)

Nachdem die erste Idee dieser Eisenbahn zu Gladbach angeregt worden, bildete sich am 17. März 1844 ein aus Bewohnern von Gladbach, Neuß und Aachen zusammengesetztes Komité, welches unter nachstehenden Bedingungen zur Aktienzeichnung einladete:

Art. 1.

Das Bau- und Betriebskapital ist zu 3½ Mill. Thaler Preuß. Kourant geschätzt, bis zu diesem Betrage werden Aktienzeichnungen zugelassen. Jede Aktie soll 200 Thlr. betragen.

Art. 2.

Dem Komité der Gesellschaft, resp. den besonders beauftragten Mitgliedern desselben bleibt die Befugniß vorbehalten, ohne Angabe von Gründen die eingehenden Aktienzeichnungen zu reduziren oder auch gar nicht anzunehmen.

Art. 3.

Die Aktienzeichner sind verpflichtet, schon vor Ertheilung der Konzession bis zu zehn Prozent der Summe, auf welche der Zusicherungsschein lautet, nach den Bestimmungen des Komité's einzuzahlen, wenn dasselbe dies zur Sicherung des Unternehmens anordnet. Die eingezahlten Beträge kommen bei den ferneren Einzahlungen in Anrechnung, oder werden — wenn wider Erwarten die Konzession nicht erlangt würde — in Berlin, Aachen, Düsseldorf, Neuß und Gladbach nach den nähern vom Komité zu erlassenden Bestimmungen zurückgezahlt; nach Abzug jedoch der Errichtungskosten, zu welchen aus den eingeforderten Geldern bis zur Zusage

der Konzession nicht mehr als ein halbes Prozent des Aktienkapitals verwendet werden soll.

Vorläufig wird nur ein halbes Prozent des durch den Zusicherungsschein bestimmten Aktienkapitals gezahlt. (Confr. Art. 4.)

Art. 4.

Eine Betheiligung von einer Million Thaler in dem nach Art. 1 zu 3½ Mill. Thaler normirten Kapitale ist den Aktienzeichnern des Düsseldorf-Sittarder-Eisenbahn-Projektes für den Fall reservirt, daß sich das Komité mit ihnen über das Aufgeben oder die Modifikation ihres Projektes einigt. Gleichwohl werden auch für diese Million schon jetzt Aktienzeichnungen, jedoch besonders, aufgenommen; die desfallsigen Zusicherungsscheine werden mit einem Vorbehalt, jene Einigung betreffend, ertheilt. Auf die Zeichnungen für diese Million Thaler wird, bis auf weitere Anordnung des Komité's, die im Art. 3 bestimmte Abschlagszahlung noch nicht geleistet.

Für die nach den Bestimmungen dieses Artikels zugelassenen Aktienzeichnungen wird, so lange darauf keine Einzahlungen geleistet sind, kein Stimmrecht in den General-Versammlungen der Aktienzeichner oder Aktionäre ausgeübt.

Art. 5.

Alle Bekanntmachungen und Aufforderungen des Komité's an die Aktienzeichner sind genügend erlassen, wenn sie in die Aachener-, die Düsseldorfer-, die Elberfelder-, die Kölnische Zeitung und in wenigstens zwei der zu Berlin erscheinenden Zeitungen eingerückt sind.

Art. 6.

Zur Festsetzung des Statuts wird das Komité die Aktienzeichner zu einer General-Versammlung berufen, in welcher — vorbehaltlich der im Art. 4 enthaltenen Bestimmung — jede Aktie für Eine Stimme zählt und nach Majorität der Stimmen beschlossen wird. Diese Beschlüsse verpflichten die Minorität eben sowohl wie die nicht anwesenden oder nicht durch Vollmacht vertretenen Aktienzeichner.

Wenn in Folge der Festsetzung des Statuts oder der notariellen Konstituirung der Gesellschaft eine Direktion derselben ernannt werden sollte, so gehen auf diese alle nach gegenwärtigen Bedingungen dem Komité zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen über.

Nachdem in Folge dieser Einladung das für erforderlich gehaltene Aktienkapital in kurzer Zeit gezeichnet und vorläufige Terrain-Untersuchungen vorgenommen waren, wurden die Aktienzeichner am 10. Juni 1844 zu einer General-Versammlung vereinigt, um das Statut notariell festzusetzen und demgemäß ein neues Komité zu wählen. Zugleich wurde für die projektirte Bahn der Name:

„Westliche Verbindungs-Eisenbahn“

angenommen.

Um die erforderlichen technischen Vorarbeiten ausführen zu können, wurde ein halbes Prozent des Aktienkapitals eingezahlt und sodann die verschiedenen nivellitischen Untersuchungen angeordnet. Nach vollständiger Vermessung und Nivellirung ergab sich, daß im Ganzen 11 Linien, resp. Zweigbahnen untersucht worden waren, von denen jedoch nur die Eschweiler Linie mit Zweigbahn von Kohlscheid nach Eschweiler und die Herzogenrather mit einer Roerthal-Zweigbahn in näheren Betracht kommen konnten. Nachdem

hierauf die nöthigen Ueberschläge und sonstigen Berechnungen angefertigt worden waren, kam man bei der Staatsregierung um die erforderliche Konzession zum Bau ein. Die Ertheilung derselben verzögerte sich jedoch so, daß zur schnelleren Betreibung dieser Angelegenheit im Anfange September 1845 Abgeordnete des Komité's nach Berlin reisten, um hier an Ort und Stelle das Nöthige zu veranlassen. In Folge der hier gethanen Schritte und des allerseits anerkannten Bedürfnisses einer Eisenbahn-Verbindung für die links-rheinischen Industriebezirke wurde Anfangs Oktober der Gesellschaft die Konzession unter dem Bedinge zugesichert, daß sich dieselbe mit der Düsseldorf-Sittarder Gesellschaft über den gemeinschaftlichen Bau der Strecke von Gladbach nach Düsseldorf verständige. Zur Ausführung wurde die Herzogenrather Linie genehmigt und die Gesellschaft verpflichtet, die dazu gehörige Zweigbahn im Roerthale auszuführen, sobald und sowie es die Staatsregierung für angemessen finden wird.

Um die vorgeschriebene Verständigung, resp. Verschmelzung mit der Düsseldorf-Sittarder Eisenbahn herbeizuführen, wurde am 19. Nov. 1845, unter dem Vorsitze des Oberpräsidenten Eichmann, eine Versammlung der Mitglieder beider Eisenbahn-Gesellschaften zu Gladbach abgehalten. Lange und lebhafte Debatten fanden über den Sitz der Direktion der zu bildenden Gesellschaft, über die Höhe der beiderseitigen Betheiligung am Aktienkapital, über den Modus der gemeinschaftlichen Benutzung der Strecke von Gladbach nach Düsseldorf Statt. Der Vertreter Aachens, Hr. Hansemann, bestand hartnäckig darauf, daß die Direktion ihren Sitz in Aachen haben und die Düsseldorf-Sittarder Gesellschaft sich mit einer bescheidenen Betheiligung am Aktienkapital begnügen müsse. Der Vertreter Düsseldorfs, Hr. Kühlwetter, forderte den Sitz der Direktion für Düsseldorf und vertrat energisch die Ansprüche des Düsseldorf-Sittarder Komité's, gestützt auf die Priorität desselben. Nachdem der Geh. Kommerzienrath Diergardt auf den Wunsch des Oberpräsidenten einen Vereinigungsvorschlag gemacht hatte, welcher keiner von beiden Parteien genügte, erklärte sich Hr. Hansemann bereit, vertrauensvoll die Entscheidung über die beiderseitigen Ansprüche der Staatsregierung anheimzugeben. Die Vertreter Düsseldorfs verwarfen diesen Vorschlag, gaben jedoch nach, daß die Stadt Gladbach zum Sitze der Direktion erwählt werde, damit weder das Interesse Aachens, noch das Interesse Düsseldorfs vorwiege. Da keine Vereinigung zu erzielen war, wurde schließlich als Ultimatum der beiderseitigen Forderungen protokollarisch festgestellt: von Seiten der Vertreter Aachens: Sitz der Direktion in Aachen, Betheiligung der Düsseldorf-Sittarder Gesellschaft am Aktienkapital einer gemeinschaftlich zu bildenden Aachen-Düsseldorfer Gesellschaft mit Einer Million Thaler, gemeinschaftlicher Gebrauch der Bahnstrecke von Gladbach nach Düsseldorf bei etwaigem Ausbau einer Bahn von Düsseldorf nach Sittard; von Seiten der Vertreter Düsseldorfs: Sitz der Direktion in Gladbach, Betheiligung am Aktienkapital mit Einer Million Thaler, Bau und Betrieb der Strecke von Gladbach nach Düsseldorf für gemeinschaftliche Rechnung der Aachen-Düsseldorfer und einer etwaigen Düsseldorf-Sittarder Gesellschaft.

Nachdem auf diese Art die Allerhöchst befohlene Verschmelzung der Komité's nicht erreicht worden war, wurde vom Finanz-Minister, der ihm in der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 15. September 1845 ertheilten Ermächtigung gemäß, durch Reskript vom 17. Dezember 1845 Folgendes festgesetzt:

„1. Zum Sitze der Direktion für die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft wird vor der Hand die Stadt Gladbach bestimmt. Vor definitiver Entscheidung will ich jedoch noch die Ansichten und Wünsche der nächsten in Gladbach abzuhaltenden General-Versammlung über den zweckmäßigsten Ort für den Sitz der Direktion vernehmen.

2. Die Betheiligung der Aktionäre beider Komité's an dem nunmehr gemeinschaftlichen Unternehmen soll in folgender Art Statt finden:

a. Das Baukapital ist vorläufig auf 5 Millionen Thaler anzunehmen.

b. Sofern dieselben Personen sowohl bei dem einen wie bei dem andern Komité gezeichnet haben, wird nur eine Einzeichnung, und zwar bei Verschiedenheit der Summe, die größte berücksichtigt.

c. Dies vorausgeschickt, sollen zunächst die Zeichnungen des Düsseldorf-Sittarder Komité's zum Betrage von 1,475000 Thlr. berücksichtigt werden. Nach den Erklärungen des Komité's darf vorausgesetzt werden, daß die Zeichner desselben sich bei dem Unternehmen nunmehr betheiligen wollen.

d. Der ganze Rest des Aktienkapitals verbleibt für die Aktionäre des Aachener Komité's zur Verfügung des letztern, indem ich im Interesse des Unternehmens gestatten will, daß auch die von dem Aachener Komité nach der Verordnung vom 24. Mai 1844 obwohl gegen ein ausdrückliches Strafgesetz veranlaßten Zeichnungen berücksichtigt werden. Bei Befolgung des unter b festgestellten Grundsatzes dürfte fast der ganze Betrag der Zeichnungen untergebracht werden. Die allenfalls noch erforderliche Reduktion will ich dem Komité überlassen.

e. Sämmtliche Aktionäre haben insbesondere die Verpflichtung zu übernehmen, sogleich nach Feststellung der an dem Unternehmen zu betheiligenden Personen 10 Prozent des gezeichneten Aktienkapitals baar oder in sichern Effekten einzuzahlen. Die eingehenden Gelder und Papiere sind Seitens des Komité's sofort bei der Königl. Bank oder sonst auf sichere Art zu deponiren und bleiben asservirt, bis in der General-Versammlung der Aktienzeichner das Gesellschaftsstatut vereinbart und die Verwaltung durch Konstituirung der Gesellschaftsvorstände organisirt ist. Die Verzinsung dieser ersten Einzahlung findet erst nach Ablauf desjenigen Monats Statt, in welchem die Konstituirung der Gesellschaft erfolgt. Die Zinsen der deponirten Papiere verbleiben jedoch den Interessenten. Die von dem obengedachten Zeitpunkt ab eintretende Verzinsung darf nicht mehr als 4 Proz. betragen.

f. Jeder Aktienzeichner erhält über den von ihm gezeichneten Aktienbetrag bis zum Belaufe von 5000 Thlr. nur Einen Quittungsbogen, welcher auf seinen Namen auszufertigen ist; bei höheren Zeichnungen kann für je 5000 Thlr. Aktienzeichnung ein Quittungsbogen ausgefertigt werden. Sobald indessen 40 Prozent eingezahlt sein werden, können Quittungsbogen auf Höhe der künftigen Aktien ausgegeben werden.

3. Rücksichtlich der Sittarder Bahn bleibt die Bestimmung, ob die Konzession für diesen Bau der Aachen-Düsseldorfer oder einer andern, sich zu diesem Zwecke bildenden Gesellschaft zu ertheilen sei, bis zur Entscheidung über die Ausführung derselben vorbehalten. Jedoch hat die Gesellschaft zur Vermeidung künftiger Weiterungen für den Fall, daß ihr später die Ausführung dieser Strecke übertragen werden möchte, auf die möglicher Weise eintretende Ausdehnung ihres Unternehmens durch entsprechende Bestimmungen in ihrem Statute Bedacht zu nehmen.

4. Hinsichtlich der ersten General-Versammlung bestimme ich, zur Vermeidung eines nachtheiligen Uebergewichts persönlicher und einseitiger Interessen, daß durch eine Person, einschließlich der erhaltenen Vollmachten, nicht mehr als 15 Stimmen vertreten werden sollen, da es bei dem Zusammentreten verschiedener Interessenten zu einer Versammlung darauf ankommt, eine bestimmte Norm festzusetzen."

Nach diesen Bestimmungen kam es zunächst auf die Bildung eines neuen, das Unternehmen der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn vorläufig vertretenden Komité's und die Wahl eines Vorsitzenden dieses Komité's an. In einer am 3. Januar 1846 zu Gladbach gehaltenen Versammlung der beiden Komité's kam hierüber eine Einigung zu Stande, und wird nunmehr, zuvörderst unter Berücksichtigung der oben aufgestellten Vorschriften, eine anderweite Verpflichtung der Theilnehmer auf die neu zu redigirenden Bedingungen der Einzeichnung herbeizuführen und sodann die erste General-Versammlung vorzubereiten, zu berufen und zu leiten sein.

Schließlich wäre hier noch anzuführen, daß das Seite 935 erwähnte Komité zur Ausführung einer

„Düsseldorf-Rheydt-Eschweiler Eisenbahn"

sich am Anfange des Jahres 1846 aufgelöst und den vom eingezahlten 1 Prozent, nach Abzug der für die erforderlichen Vorarbeiten aufgelaufenen Kosten, verbliebenen Bestand von 65 Prozent mit 19½ sgr. pro Aktie an die Aktionäre ausgezahlt hat.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

Die vom Staate zur Ausführung genehmigte Herzogenrather Linie verläßt bei Kohlscheid die Zweigbahn, welche ein integrirender Theil der Aachen-Mastrichter Eisenbahn ist, um bei Herzogenrath in das Wurmthal zu gelangen, welches sie über Geilenkirchen bis nahe der Roer verfolgt; sie über-

schreitet diesen Fluß bei Millich und geht über Schwanenbach, Wickrath, Rheydt, Gladbach und Neuß bis an den Rhein, Düsseldorf gegenüber.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 11,72 Meilen, und zwar kommen davon: auf die Strecke von Aachen auf der Aachen-Mastrichter Eisenbahn bis Kohlscheid 1,44 Meilen, von da bis Düsseldorf 10,28 Meilen.

Die zu dieser Linie gehörige Roerthal-Zweigbahn verläßt die Rheinische Eisenbahn unfern Düren am linken Roer-Ufer und läuft im Roerthale mit Berührung der Städte Jülich und Linnich bis Heinsberg. Länge 5,43 Meilen.

Außer den Bahnhöfen zu Düsseldorf und Aachen wird der zu Gladbach wegen der hier sich kreuzenden Bahnen bedeutend werden. An sonstigen Orten, wo mehr oder weniger große Bahnhöfe für die Hauptbahn eingerichtet werden, wären anzuführen: Rheydt, Wickrath, Erkelenz, Hilfurth, Randerath, Geilenkirchen, Herzogenrath, Kohlscheid; für die Zweigbahn: Heinsberg, Linnich, Düren.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind für die Herzogenrather Linie mit der dazu gehörigen Zweigbahn auf 4,368126 Thlr. veranschlagt; Durchschnittskosten einer Meile 254162 Thlr. Von der vorstehenden Gesammtsumme kommen auf die Herzogenrather Linie 3,367162 Thlr.; Durchschnittskosten einer Meile 287227 Thlr.; auf die Roerthal-Zweigbahn 1,000964 Thlr.; Durchschnittskosten einer Meile 184238 Thlr.

Da das Aktienkapital früher nur zu 3,250000 Thlr. (zu decken durch 16250 Aktien à 200 Thlr.) angenommen war, so hätte bei der in Aussicht stehenden Ausführung der Roerthal-Zweigbahn dasselbe jedenfalls um wenigstens eine Million Thaler erhöht werden müssen.

Es ist dasselbe daher später, wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, vorläufig auf 5 Millionen Thaler festgestellt; die Durchschnittskosten einer Meile würden sich mithin auf 291545 Thlr. stellen.

d. Steigungsverhältnisse.

Um in das Wurmthal zu gelangen, kommt bei Herzogenrath eine geneigte Ebene von 600 Ruthen mit einem Gefälle von 1 : 37½ vor; ob solche eine stehende Maschine erhalten wird, ist noch nicht bestimmt. Auf den anderen Bahnstrecken, mit Ausnahme einer Länge von 0,85 Meilen, welche eine Steigung von 1 : 153 hat, um die Höhe in der Gegend bei Erkelenz zu erreichen, sind die Steigungsverhältnisse günstig zu nennen, indem das größte, kurze Rampen abgerechnet, nirgends mehr als 1 : 300 beträgt. Das Letztere gilt auch für die Roerthal-Zweigbahn.

e. Krümmungsverhältnisse.

Für die Kurven ist ein Radius von 300 Ruthen angenommen; nur in der Nähe von Bahnhöfen kommen Radien von 200 bis 250 Ruthen vor. Die Länge der Kurven auf der Hauptbahn beträgt 1,98 Meilen, auf der Zweigbahn 0,60 Meilen.

f. Sonstige Verhältnisse.

Mitglieder des in der General-Versammlung am 10. Juni 1844 gewählten Komité's sind:

Regierungsrath Dach in Düsseldorf;
Sartorius desgl.
E. E. Trinckaus desgl.
Friedr. Otto Dilthey in Rheydt;
Karl Busch in Gladbach;
Heinrich Thywissen in Neuß;
N. E. Strom in Aachen;
B. Suermondt desgl.
Hansemann desgl.

Repräsentanten sind:

Heinr. Nellessen in Aachen, Präsident;
Notar Coninx in Düsseldorf, Vice-Präsident;
Joseph Wergifosse in Düren;
Justizrath Friedrichs in Düsseldorf;
Geh. Kommerzienrath Diergardt in Viersen;
Franz Josten in Neuß;
F. Aldenhoven in Zons;
F. A. Deust in Düsseldorf;
Friedr. Englert in Eschweiler;
Kommerzienrath Croon in Gladbach;
Notar Gormanns in Erkelenz;
Friedr. Lochner in Burtscheid;
J. A. Bischof in Aachen;
Wilh. Peltzer in Rheydt;
Handelskammer-Präsident Bölling in Aachen.

Die Rentabilität der Bahn ist in einer von Karl Busch zu Gladbach entworfenen ausführlichen Abhandlung auf 7,15 Prozent berechnet. Es ist nämlich für jede Person pro Meile ein Reinertrag von 1 sgr. 6 pf., für jeden Zentner Güter pro Meile von 2,25 pf. angenommen, und hiernach nun für die berechnete Frequenz der Reinertrag, wie folgt, dargestellt:

Gegenstand.	Durch die ganze Länge der Bahn.	Transport auf eine Meile.	Reinertrag	
			pro Person oder Zentner.	im Ganzen. Thlr.
I. Berechnung der Personen-Frequenz	243089 Pers.	4,168976 Pers.	1½ sgr.	208449
II. Berechnung der Steinkohlen-Transporte nach dem Konsumo der von den Bahnlinien berührten Bevölkerung	495109 Ztr.	8,491125 Ztr.		
III. Berechnung der aus dem Konsumo der anwohnenden Bevölkerung entstehenden Gütertransporte	194035 „	3,327697 „		
IV. Berechnung der aus besonderen gewerblichen Verhältnissen der einzelnen Kreise hergeleiteten Transportmassen	277406 „	4,757514 „		
II., III., IV. zusammen	966550 Ztr.	16,576336 Ztr.	2¼ pf.	103602
			Zusammen	312051

Nach diesem Reinertrage beträgt die Rente für das zu 4,368126 Thlr. berechnete Anlagekapital der Herzogenrather Linie mit Zweigbahn 7,15 Proz.

47. Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbach-Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projektes.

(Seite 932.)

Da die im Laufe der Jahre 1844 und 1845 gemachten Versuche, die Konzession des Unternehmens zu erlangen, zu keinem Resultate führten, so reisten im Juli 1845 Abgeordnete des Komité's nach Berlin, um sich daselbst persönlich für Ertheilung derselben zu verwenden. Die hier gethanen Schritte hatten zur Folge, daß durch nachstehendes Schreiben des Finanz-Ministers vom 2. Oktober 1845 die Konzession für das Unternehmen in Aussicht gestellt wurde:

„Das von dem Komité eingeleitete Unternehmen einer Eisenbahn von Ruhrort über Krefeld nach dem Kreise Gladbach hat zunächst vor der Beschlußnahme über die Genehmigung desselben, in Verbindung mit den übrigen Eisenbahn-Projekten, welche für den west-rheinischen Theil des Regierungsbezirks Düsseldorf und die angrenzenden Landestheile aufgestellt worden sind, einer umfassenden Erwägung unterworfen werden müssen. In Folge dessen haben des Königs Majestät nunmehr zur Anlage einer Eisenbahn von dem linken Rheinufer bei Ruhrort über Uerdingen und Krefeld nach Gladbach, und zwar in der Art, daß diese Bahn sich der gleichzeitig Allerhöchsten Orts genehmigten Eisenbahn von Aachen über Rheydt und Gladbach nach Düsseldorf nach den von mir zu treffenden nähern Bestimmungen unmittelbar anschließen soll, Allerhöchst Ihre Genehmigung zu ertheilen geruhet, wovon ich das Komité hierdurch in Kenntniß setze, indem ich demselben zugleich in Nachstehendem die besonderen Bedingungen und Bestimmungen mit-

theile, welche, außer den Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838, für das Ruhrort-Krefeld- Kreis Gladbacher Eisenbahn-Unternehmen festgesetzt worden sind:

1. Dem Staate bleibt die Genehmigung des Bahngeld-Tarifs und des Fracht-Tarifs sowohl für den Waaren- als für den Personen-Transport, so wie jeder Abänderung dieser Tarife, desgleichen die Genehmigung und nöthigenfalls auch die Abänderung des Fahrplans vorbehalten; auch kommen die allgemein festgesetzten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke (Ges.-Sammlung 1843, S. 373) in Anwendung.
2. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der bei dem Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden, pünktlich nachzukommen und die aus diesen Anordnungen hervorgehenden Ausgaben, insbesondere auch die durch Bestellung des polizeilichen Aufsichts-Personals entstehenden Kosten zu tragen.

Mit Rücksicht darauf, daß die Strecke von Gladbach nach Rheydt, welche nach dem Obigen einen Theil der Aachen-Düsseldorfer Bahn bilden wird, in das von dem Komité aufgestellte Projekt mit inbegriffen worden, ist übrigens für den Fall, daß nach näherer Erörterung der in Betracht kommenden Verhältnisse und Interessen aus erheblichen Rücksichten der gemeinsame Bau und Betrieb dieser Strecke von Seiten der Ruhrort-Gladbacher und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft sich als angemessen ergeben möchte, bei Genehmigung des Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Unternehmens die nähere Anordnung dieserhalb vorbehalten worden. Es wird daher eventuell wegen dieses Punktes seiner Zeit das nähere Benehmen mit der letztgedachten Eisenbahn-Gesellschaft einzuleiten sein.

Hinsichtlich der eingereichten Vorarbeiten und des Statuts behalte ich mir die weitere Eröffnung vor."

Nach erfolgter definitiver Konzession wird sofort zur Ausführung des Unternehmens geschritten und hiermit wahrscheinlich im Laufe des Jahres 1846 der Anfang gemacht werden.

b. Sonstige Verhältnisse der Bahn.

(Seite 933.)

Der **Verwaltungsrath** der Gesellschaft besteht aus folgenden Mitgliedern:

Landrath **Leysner** in Krefeld;
F. v. **Rigal** desgl.
Hugo **Haniel** in Ruhrort;
Johann **Haniel** desgl.
Friedr. **Klewitz** in Krefeld;
Wm. **Wiesmann** desgl.
W. **de Greidt** desgl.
v. **Beckerath** desgl.

48. Köln-Krefelder Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projektes.

(Seite 937.)

In Bezug auf dieses Unternehmen vermögen wir nur anzuführen, daß an die Konzession desselben vorläufig nicht zu denken ist, indem die Regierung die Ausführung noch nicht für nothwendig erachtet.

49. Rheinische Eisenbahn zwischen Köln, Aachen und der belgischen Grenze.

(Seite 939.)

a. Geschichte der Bahn.

Durch Kabinetsordre vom 4. Oktober 1844 wurde dem Beschlusse der außerordentlichen General-Versammlung vom 19. August jenes Jahres, das Aktienkapital um 1½ Million Thaler Prioritäts-Aktien zu vermehren, die Königl. Konzession ertheilt, und nach Beseitigung einiger, in Folge der durch die im Laufe des Jahres 1844 in Bezug auf Aktien veränderte Gesetzgebung eingetretenen Schwierigkeiten, wurde die Ausgabe dieser Prioritäts-Aktien zu den in der erwähnten General-Versammlung festgesetzten Bedingungen bewirkt. Die gänzliche Fertigstellung der Bahn mit Doppelgeleise ist dadurch gesichert. Es gelang der Direktion, den Gesammtbedarf an Schienen für die Doppelbahn mit 4750 Tons zu dem sehr niedrigen Preise von 38 Thlr. pro 1000 Pfd. mit den einheimischen Etablissements von Michiels u. Komp. und E. u. W. Hösch zu kontrahiren. Die Erdarbeiten auf der Strecke von Aachen nach Herbesthal sind bereits in Angriff genommen, und schon im Jahre 1846 wird sowohl diese als die Strecke von Buir nach Düren mit dem erforderlichen Doppelgeleise versehen sein.

Die gänzliche Vollendung der Doppelbahn kann gleichzeitig mit der im Jahre 1847 bevorstehenden Eröffnung der Verbindung von Köln mit Berlin, also gleichzeitig mit dem dann eintretenden absoluten Bedürfnisse derselben, in Aussicht genommen werden.

Die Schwierigkeiten, die sich der Einführung der Bahn vom Sicherheitshafen bis an den Freihafen zu Köln so lange Jahre entgegengestellt haben, sind endlich durch ein definitives Abkommen mit der Königl. Festungsbehörde glücklich beseitigt, und dieser für das Interesse der Gesellschaft so hochwichtige Bau wird nach erfolgter Bestätigung des Kriegs-Ministers noch im Laufe des Sommers 1846 kräftigst in Angriff genommen werden.

Die durch fortifikatorische Hindernisse eingetretene Verzögerung dieser Anlage hat es der Direktion möglich gemacht, vor dem definitiven Angriff ein gegenseitig vortheilhaftes Uebereinkommen mit der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft abzuschließen, wonach jene Gesellschaft eine

Station für Personen und Güter am Trankgassen-Thore erlangt und zur direkten Uebernahme und Uebergabe von Personen und Gütern eine eigene Dampffähre unterhält.

Der gänzlichen Vollendung der Rheinischen Eisenbahn steht also jetzt nichts mehr im Wege; ihre ganze Bedeutung wird sie aber erst dann entfalten, wenn sich ihre Arme über Deutschland und Frankreich ausbreiten, wenn sie als Glied in die große Kette der Schienenstraße, die Frankreich, Belgien, Deutschland, die Schweiz und Italien zu verbinden und überall den Verkehr der Völker und Produkte in einem bisher ungeahnten Grade zu vermitteln und zu beleben bestimmt ist, aufgenommen sein wird.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 966.)

Die Haupt-Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben des Baufonds für die Jahre 1837 bis incl. 1844 stellt sich, wie folgt:

Einnahme.	Pro 1837 bis 1843.			Pro 1844.			Ueberhaupt bis ultimo 1844.		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
A. Aktien-Einzahlungen.									
18000 Aktien à 250 Thlr.	4,500000	—	—	—	—	—	4,500000	—	—
Agio-Gewinn à 5 Prozent auf 6000 Aktien	75000	—	—	—	—	—	75000	—	—
Summe A.	4,575000	—	—	—	—	—	4,575000	—	—
B. Von Anleihen.									
Für verkaufte 4proz. priv. Obligationen	2,500000	—	—	—	—	—	2,500000	—	—
„ „ 3½ „ „ „	600000	—	—	157200	—	—	757200	—	—
Summe B.	3,100000	—	—	157200	—	—	3,257200	—	—
C. Diverse Kosten.									
1. An Pacht-Erträgen	7624	25	2	—	—	—	7624	25	2
2. Für wiederveräußerte Grundstücke	70815	1	3	2433	6	8	73248	7	11
3. An extraordinären Einnahmen	24481	8	5	1537	8	1	26018	16	6
4. An Wechsel-Diskonto	1690	17	6	793	26	3	2484	13	9
5. An zurückerstatteten Posten	3638	14	4	4556	11	3	8194	25	7
6. Netto-Einnahme des Betriebes pro 1842 et retro zur Deckung der Zinsen, welche vom Baufonds übernommen wurden	123119	—	7	—	—	—	123119	—	7
Summe C.	231369	7	3	9320	22	3	240689	29	6
Hierzu „ B.	3,100000	—	—	157200	—	—	3,257200	—	—
„ „ A.	4,575000	—	—	—	—	—	4,575000	—	—
Summe der Einnahmen	7,906369	7	3	166520	22	3	8,072889	29	6

Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß von den 3½ prozentigen Obligationen zu Ende des Jahres 1844 noch 2287 Stück à 200 Thlr. unverkauft waren und daher nur 757200 Thlr. in Einnahme stehen. Die vorhandenen werden nach Bedürfniß ausgegeben.

Von den 1¼ Million Thaler Stamm-Prioritäts-Aktien steht noch gar nichts in Einnahme.

Nach Ausgabe aller dieser Aktien stellt sich das Anlagekapital wie folgt:

18000 Stamm-Aktien à 250 Thlr.	4,500000 Thlr.
10000 vierprozentige privilegirte Obligationen à 250 Thlr.	2,500000 -
6250 3½ prozentige vom Staate garantirte Obligationen à 200 Thlr.	1,250000 -
5000 vierprozentige Stamm-Prioritäts-Aktien à 250 Thlr.	1,250000 -
Auf letztere sind bis 1. Dezember 1845: 40 Prozent eingezahlt.	
Zusammen	9,500000 Thlr.

Die Ausgaben des Baufonds bis zum Schlusse des Jahres 1844 waren dagegen:

Ausgabe.	Pro 1837 bis 1843. Thlr.	sgr.	pf.	Pro 1844. Thlr.	sgr.	pf.	Ueberhaupt bis ultimo 1844. Thlr.	sgr.	pf.
A. Allgemeine Verwaltung und Baurechnung.									
1. Einrichtungskosten ꝛc.	18580	29	6	—	—	—	18580	29	6
2. Technische Vorarbeiten, Geräthe und Instrumente	10842	16	11	—	—	—	10842	16	11
3. Allgemeine Verwaltungskosten	210339	26	3	5825	23	—	216165	19	3
4. Baurechnung *)	6,487584	6	9	173044	18	9	6,660628	25	6
5. Interessen	893447	4	6	10445	17	1	903892	21	7
6. Steuern und Assekuranz	4136	28	10	—	—	—	4136	28	10
Summe A.	7,624931	22	9	189315	28	10	7,814247	21	7
B. Betriebs-Inventar.									
1. 14 Lokomotive nebst Tender und allem Zubehör	214124	15	7	276	20	11	214401	6	6
2. Wagen, als: 54 Personenwagen und 286 Güter-, Equipage-, Pferdetransport- und Dienstwagen aller Art	314296	3	4	36571	2	3	350867	5	7
3. Ausstattung der Werkstätten und Zubehör	30707	12	8	2240	27	—	32948	9	8
Summe B.	559128	1	7	39088	20	2	598216	21	9
Hierzu „ A.	7,624931	22	9	189315	28	10	7,814247	21	7
Summe der Ausgaben	8,184059	24	4	228404	19	—	8,412464	13	4
*) Die Baurechnung zerfällt in folgende Ausgabe-Titel:									
I. 1ste Bau-Sektion (zwischen Rhein und Erft), excl. Stationen und Tunnel	796079	13	6	2651	22	6	798731	6	—
II. 2te Bau-Sektion (zwischen Erft und Roer), desgl.	439915	4	7	180	24	—	440095	28	7

Ausgabe.		Pro 1837 bis 1843.			Pro 1844.			Ueberhaupt bis ultimo 1844.		
		Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
III.	3te Bau-Sektion (zwischen Roer und Inde), desgl.	952647	27	—	5461	10	7	958109	7	7
IV.	4te Bau-Sektion Lit. A. (zwischen Inde und Aachen), desgl.	461882	1	—	3078	24	8	464960	25	8
V.	4te Bau-Sektion Lit. B. (zwischen Aachen und der belgischen Grenze), desgl.	900769	22	10	44982	16	6	945752	9	4
VI.	Königsdorfer Tunnel	807991	8	5	—	—	—	807991	8	5
VII.	Nirmer "	456123	10	10	—	—	—	456123	10	10
VIII.	Aachener "	363910	16	8	3201	16	3	367112	2	11
IX.	Sämmtliche Stationen	479252	23	11	30262	11	9	509515	5	8
X.	Geneigte Ebene und Station Ronheide	121926	5	3	8634	15	10	130560	21	1
XI.	Grunderwerb im Allgemeinen	623862	23	5	41906	13	4	665769	6	9
XII.	Bahnwärterhäuser	27884	13	8	7572	26	3	35457	9	11
XIII.	Coaksöfen in Eschweiler	10146	27	9	—	—	—	10146	27	9
XIV.	Höhere technische Leitung und Bau-Revision	24251	5	10	1330	5	11	25581	11	9
XV.	Bahnunterhaltung während des Baues	20940	12	1	—	—	—	20940	12	1
XVI.	Bahnhofs-Anlage bei Köln	—	—	—	23224	28	2	23224	28	2
XVII.	Vorarbeiten für die Doppelbahn	—	—	—	556	13	—	556	13	—
	Summe	6.487584	6	9	173044	18	9	6,660628	25	6

Hinsichtlich der Grund-Erwerbungen zu den Zwecken der Rheinischen Eisenbahn geben wir nachstehende Uebersicht der erforderlichen Grundflächen und der Ausgabe dafür.

Bezeichnung der Bau-Abtheilung.	Bis Ende 1844 sind folgende Grundflächen in Besitz genommen worden.														Kosten-Ausgabe nach den Grund-Erwerbungs-Registern.								
	Zur 2spurigen Eisenbahn.		Zu den Bahnhöfen.		Zu Bahnwärterhäusern.		Zu Ziegeleien.		Zu Erd-Ablagerungen oder Ausgrabungen.		Ueberschießendes Terrain.		Im Ganzen.		Bis Ende 1844.			Noch zu berichtigen			Mithin im Ganzen		
	Mrg.	Rth.	Mrg.	Rth.	Mrg.	Rth.	Mrg.	Rth.	Mrg.	Rth.	Mrg.	Rth.	Mrg.	Rth.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Sektion I., von Köln bis Sehnrath	240	178	26	31	4	118	25	—	100	141	72	165	470	93	201957	16	—	37385	19	11	239343	5	11
Sektion II., von Sehnrath bis zur Roerbrücke bei Düren	161	51	16	43	6	138	—	—	66	148	26	116	277	136	74394	29	3	8559	12	8	82954	11	11
Sektion III., von Roer bis zur Stolberger Station	194	156	11	12	7	176	—	150	70	64	38	164	324	2	115152	7	8	13589	12	9	128741	20	5
Sektion IV. a., von der Stolberger Station bis Aachen	93	96	24	153	4	94	—	—	76	30	38	168	238	1	161572	27	8	47756	8	6	209329	6	2
Sektion IV. b., von Aachen bis zur belgischen Grenze .	162	40	5	164	4	—	—	—	59	88	174	81	406	13	117412	22	3	28887	9	3	146300	1	5
Ueberhaupt	852	161	84	43	27	166	25	150	373	111	351	154	1716	65	670490	12	10	136178	3	1	806668	15	10

Hiervon sind verkauft oder können noch veräußert werder:

					Thlr.	Sgr.	Pf.
In der I. Sektion	72 Mrg.	132 Rth.	für d. Geldbetrag von		25180	9	—
" " II. "	15 "	57 "	" " "	"	1616	25	—
" " III. "	33 "	68 "	" " "	"	6022	14	3
" " IV. " a)	38 "	110 "	" " "	"	83434	8	8
" " IV. " b)	173 "	162 "	" " "	"	18408	14	—
	333 Mrg.	169 Rth.			134662	10	11
Bringt man diese nun von der im Ganzen zu bestreitenden Erwerbungssumme ad					806668	15	10
in Abzug, so wird sich mit ziemlicher Gewißheit der für den Grund-Erwerb definitiv zu berechnende Totalbetrag angeben lassen mit					672006	5	—

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

(Seite 982.)

Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes, so wie die Namen der Oberbeamten, sind:

Regierungs-Präsident Freiherr von Bonin, zu Köln, Königlicher Kommissarius.

I. Mitglieder der Direktion.

1) G. Mevissen zu Köln, Präsident;
2) D. Oppenheim zu Köln;
3) G. F. Esch zu Köln;
4) J. J. Fellinger zu Aachen;
5) Freiherr von Geyr zu Aachen;
6) Oberstlieutenant von Richardson zu Aachen.

II. Mitglieder des Administrations-Rathes:

1) Geheimer Regierungsrath und Ober-Bürgermeister Steinberger zu Köln, Präsident;
2) Landrentmeister Fischer zu Köln;
3) J. Simonis desgl.;
4) Ph. Engels desgl.;
5) J. Nierstraß desgl.;
6) Steuerrath v. Ammon desgl.;
7) Rautenstrauch desgl.;
8) H. Ziegler desgl.;
9) Wilhelm Joest desgl.;
10) Geheimer Regierungsrath und Ober-Bürgermeister Emundts zu Aachen, Vice-Präsident;
11) Regierungsrath Ritz zu Aachen;
12) J. E. Dahmen desgl.;
13) Bürgermeister C. Nellessen-Cellator desgl.;
14) Dr. Monheim desgl.;
15) Kommerzienrath zur Helle desgl.;

16) Präsident van Gülpen zu Aachen;
17) J. H. Kesselkaul desgl.;
18) Hofrath Krey desgl.;
19) Präsident Kehrmann in Koblenz;
20) G. Marx in Bonn;
21) Sternickel in Eupen;
22) Kommerzienrath Schöller in Düren;
23) Freiherr von Karnap zu Bornheim;
24) H. von Beckerath zu Krefeld.

III. Oberbeamte.

Hauchecorne zu Köln, Spezial-Direktor;
Hirte zu Aachen, Spezial-Direktor-Substitut.

Die Transportmittel waren während des Betriebsjahres 1844 noch auf dieselbe unzulängliche Anzahl von 14 Lokomotiven beschränkt gewesen, welche den Dienst im Jahre 1843 zwischen Köln und Aachen verrichteten; eine Vermehrung der größeren, für die Fortschaffung von schweren Güterzügen geeigneten Maschinen, war dringend nöthig, um den sich fast täglich mehrenden Anforderungen zu genügen. Es waren daher schon im Jahre 1843 zwei Lokomotive in der Fabrik von Stephenson und Komp. in New-Castle bestellt worden, welche im Laufe des Jahres 1845 auf der Bahn eintrafen. Außerdem wurden in der Fabrik von Cockerill in Seraing noch zwei ähnliche große Maschinen für Güter-Transporte bestellt. Mit den, nach Eintreffen dieser Maschinen vorhandenen 18 Lokomotiven, von welchen 9 mit Cylindern von 14 bis 15 Zoll Durchmesser sein werden, ist der voraussichtliche Transportdienst auf der Bahn, selbst für die Strecke von Ronheide bis zur belgischen Grenze, zu bestreiten, wenn der Fall eintreten sollte, daß Belgischerseits vorgezogen würde, die jenseitigen Lokomotivkräfte nicht weiter als bis zur Grenze in Anwendung zu bringen.

Mit der Vollendung der Doppelbahn wird für den Maschinendienst eine bedeutende Erleichterung und Ersparung eintreten, indem gegenwärtig und für so lange, als auf der einspurigen Bahn bei starkem Verkehr ein schwieriger Fahrdienst währt, eine größere Anzahl von Maschinen täglich oder für längere Zeit im Tage in den Fahrdienst treten und unterhalten werden muß, als dies bei gehöriger Benutzung der Doppelbahn erforderlich sein wird.

Die Anzahl der Personen- und Güter-Transportwagen ist Seite 995 spezifizirt angegeben. Bezüglich der 30 Transportwagen, welche im Jahre 1844 neu angeschafft worden, beträgt die Gesammtzahl jetzt 54 Personen- und 286 Güter- und Dienst-Transportwagen aller Art. Indessen muß auch diese Anzahl, und zwar hauptsächlich für den Dienst des inneren Güterverkehres, vermehrt werden, da es erfahrungsmäßig an Personenwagen erster Klasse und an offenen Transportwagen für rohe Produkte noch fehlt, ungeachtet, daß die sämmtlichen Güterzufuhren aus Belgien und die Ausfuhr dahin fast ausschließlich auf belgischen Transportwagen bewirkt wird, für welche eine Benutzungs-Entschädigung, die gegenseitig auf demselben Fuße festgestellt ist, gezahlt wird. Auch hinsichtlich der Wagen wird die Her-

stellung der Doppelbahn die Benutzung derselben vervielfältigen und bevortheilen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 995.)

Die Einnahmen im Jahre 1844 waren:

		Ertrag. Thlr.	sgr.	pf.	Prozentsatz im Brutto-Ertrage.
Tit. I.	Personen-Transport.	261127	21	—	48,185
„ II.	Neben-Erträge der Personen-Transporte	41687	4	—	7,692
„ III.	Besondere Einnahmen von Extrazügen	485	—	—	0,090
„ IV.	Güter-Transport	110901	25	11	20,464
„ V.	Vom belgischen Transportverkehr	116196	14	6	21,441
„ VI.	Extraordinäre Einnahmen	11527	29	9	2,128
	Summe der Einnahmen	541926	5	2	100

Auf die einzelnen Monate vertheilten sich die Betriebs-Einnahmen:

	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	23542	10	5
Februar	25337	8	—
März	28361	27	—
April	38594	7	—
Mai	44943	6	—
Juni	53183	12	—
Juli	65697	8	—
August	67245	28	—
September	67143	20	—
Oktober	50621	16	—
November	34438	7	—
Dezember	31776	6	—
Zusammen	530885	5	5
Differenz mit dem Jahresbericht	972	—	—
	529913	5	5

Von den einzelnen Stationen der Bahn kamen auf:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
In Köln	158712	2	5
„ Königsdorf	1875	12	—
„ Horrem	3740	28	6
„ Buir	5310	25	3
„ Düren	22755	5	—
„ Langerwehn	6097	4	3
„ Eschweiler	35449	12	—
„ Stolberg	3012	22	—
„ Aachen	129127	17	9

	Thlr.	Sgr.	Pf.
In Herbesthal	6452	18	3
„ sämmtlichen Anhaltestellen, incl. Lokalzügen	1772	23	—
Belgischer Debit für Herbesthal	155606	15	—
Zusammen	529913	5	5

Die Einnahmen im Jahre 1845 waren:

Im	Januar	27044	Thlr.	5	sgr.
„	Februar	25094	„	—	„
„	März	35152	„	27	„
„	April	44569	„	24	„
„	Mai	51409	„	25	„
„	Juni	58388	„	22	„
„	Juli	68581	„	11	„
„	August	73616	„	—	„
„	September	65752	„	7	„
„	Oktober	54392	„	5	„
„	November	44991	„	2	„
„	Dezember	42329	„	1	„
	Zusammen	591321	Thlr.	9	sgr.

Die Betriebs-Ausgaben im Jahre 1844 waren dagegen:

Ausgabe.	Betrag. Thlr.	sgr.	pf.	Prozentsatz der Ausgabe.	Prozentsatz von der Einnahme ad 541926 Thlr.	Kostenbetrag pro Meile von zurückgelegten 44332 Meilen. Thlr.	sgr.	pf.
Tit. I. Haupt-Verwaltungskosten.								
1. Gehalte des Direktions-Personals . .	9571	10	—	4,09	1,76			
2. Reisekosten (incl. für die Direktoren und Administrations-Räthe)	2075	5	9	0,89	0,38			
3. Bank-Kosten	803	19	4	0,34	0,15			
4. Bureau-Bedürfnisse, Bibliothek, Porto und Gerichtskosten	1230	17	1	0,53	0,23			
5. Druck- und Insertionskosten	2167	8	1	0,93	0,40			
6. Gebäude-, Mobilien- und Utensilien-Unterhaltung	318	6	6	0,14	0,06			
7. Steuern und Assekuranzen	1928	5	4	0,82	0,36			
8. Extraordinaria	194	29	7	0,08	0,04			
Summe Tit. I.	18289	11	8	7,82	3,37	—	12	4
Tit. II. Bahn-Unterhaltungskosten.								
1. Gehalte und Bureaukosten	30960	26	9	13,24	5,71			
2. Außergewöhnliche Hülfsleistungen zur Unterhaltung des Bahnkörpers . . .	13652	11	10	5,83	2,52			
3. Beschaffung der Materialien für die Unterhaltung desselben	2915	9	11	1,25	0,54			
4. Instandhaltung der Kunstbauwerke, incl. Materialien	367	12	3	0,16	0,07			
5. Geräthe und Werkzeuge	1161	5	2	0,49	0,22			
6. Unterhaltung der Bahnwärterhäuser .	1026	2	4	0,44	0,19			

Ausgabe.	Betrag. Thlr.	sgr.	pf.	Prozentsatz der Ausgabe.	Prozentsatz von der Einnahme ad 541926 Thlr.	Kostenbetrag pro Meile von zurückgelegten 44332 Meilen. Thlr.	sgr.	pf.
7. Unterhaltung der Bahnen in den Bahnhöfen	2009	16	5	0,86	0,36			
8. Extraordinaria	288	26	10	0,12	0,05			
Summe Tit. II.	52384	21	6	22,40	9,66	1	5	5
Tit. III. Transportkosten.								
1. Gehalte 2c. des Maschinenmeisters und der Lokomotivführer, Heizer, 2c. . . .	17574	4	1	7,52	3,24			
2. Heizung, Speisung und Reinignng der Lokomotive	54148	22	5	23,16	9,99			
3. Reparatur und Unterhaltung derselben	11827	25	1	5,06	2,18			
4. Utensilien und Bedürfnisse in den Werkstätten	3369	23	4	1,44	0,62			
5. Instandhaltung der Wagen	7085	20	8	3,03	1,33			
6. Kosten der Wagenbegleitung	8029	8	6	3,43	1,49			
Summe Tit. III.	102035	14	1	43,64	18,83	2	9	—
Tit. IV. Bahnhofs-Empfangs- und Abfertigungskosten.								
1. Gehalte und Bureaukosten des Bahnhofs-Personales	13318	4	—	5,70	2,46			
2. Unkosten und Löhne der außergewöhnlichen Hülfsleistungen	4827	25	9	2,06	0,89			
3. Mobilien und Utensilien	2173	26	8	0,93	0,41			
4. Gehalte 2c. des Kontrol-, Empfangs- und Güter-Abfertigungs-Personales . . .	14002	4	10	5,99	2,58			
5. Unkosten der Personen-Abfertigung . .	2867	16	10	1,23	53			
6. Unkosten der Güter-Abfertigung (incl. belgische Wagenmiethe)	13619	1	9	5,82	2,51			
Summe Tit. IV.	50808	19	10	21, 3	9,38	1	4	4
Tit. V. Allgemeine Betriebskosten.								
1. Unterhaltung der Gebäude in den Stations- und Bahnhöfen	3839	24	8	1,64	0,71			
2. Heizung und Beleuchtung	4284	29	7	1,83	0,79			
3. Bahn-Polizei und Signale	155	9	7	0,07	0,03			
4. Bekleidung des Personales	5193	10	2	2,22	0,96			
5. Extraordinaria	617	19	1	0,27	0,11			
Summe Tit. V.	14091	3	1	6,03	2,60	—	9	9
Rekapitulation.								
Tit. I. . . .	18289	11	8	7,82	3,37	—	12	4
" II. . . .	52384	21	6	22,40	9,66	1	5	5
" III. . . .	102035	14	1	43,64	18,83	2	9	—
" IV. . . .	50808	19	10	21,73	9,38	1	4	4
" V. . . .	14091	3	1	6,03	2,60	—	9	9
Summe der Ausgaben	237609	10	2	101,62	43,84	5	10	10
Davon ab, für in Bestand behaltene Vorräthe: a. an Coaks, 7860 Ztr. . . 2900 Thlr. b. an Uniformstücken . . . 900 "	3800	—	—	1,62	0,70	—	2	7
Bleibt wirkliche Ausgabe . .	233809	10	2	100	43,14	5	8	3
Die Einnahme beträgt . . .	541926	5	2					
Mithin Ueberschuß	308116	25	—					

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Hiervon waren zu verausgaben:			
An Zinsen von 2½ Millionen Thlr. Obligationen, à 4 Prozent, und von 758000 Thlr. Obligationen, à 3½ Prozent, in so weit solche pro 1844 zu begeben waren	129946	23	3
Für den Amortisationsfonds pro 1844	6358	15	—
Zusammen	136305	8	3
Es bleiben also noch übrig	171811	16	9
Hiervon waren, gemäß Beschluß der General-Versammlung von 1843,	111074	12	8
zur Deckung der Stamm-Aktien-Zinsen von 4½ Millionen Thaler pro 1843 zu verwenden, und es verblieben daher schließlich	60737	4	1
Hiervon kamen als Dividende pro 1844:			
1 Prozent auf die Stamm-Aktien zur Vertheilung	45000	—	—
und	15737	4	1
wurden dem Reservefonds überwiesen.			

Hieran knüpfen sich folgende Erläuterungen:

Die Haupt-Verwaltungskosten verursachten eine Ausgabe von

	Thlr.		Proz. d. Einnahme.
	18289	oder	3,37
incl. Direktionskosten.			
Die allgem. Betriebskosten eine Ausgabe von	14091	=	2,60
Zusammen	32380	oder	5,97
Verglichen gegen die entsprechenden Ausgaben des Vorjahres (in welchem nur ein kleiner Theil der Haupt-Verwaltungskosten zu den Bahnbetriebskosten gezogen wurde), ad	14216	=	4,32
entsteht natürlich eine Mehr-Ausgabe pro 1844 von	18164	=	1,65
der in 1844 übernommenen sämmtlichen Haupt-Verwaltungskosten wegen.			
Die Bahn-Unterhaltungskosten betragen für die ganze Ausdehnung der Bahn für das Jahr 1844	52385	=	9,66
pro 1843 waren diese Kosten	42666	=	13,01
Die Mehr-Ausgabe pro 1844 beträgt	9281		
und ist dadurch gerechtfertigt, daß pro 1843 die Kosten für die Strecke von Aachen bis zur belgischen Grenze noch nicht darunter begriffen gewesen.			
Im Verhältniß zu den Einnahmen tritt ein Mindersatz ein von			3,35
Die Transportkosten haben eine Ausgabe pro 1844	102035	=	18,83
= 1843	76920	=	23,52
mithin mehr	25115		

verursacht, welche durch die größeren Leistungen der Zugkräfte, Behufs Vermehrung der Einnahmen, und durch die ganzjährige Dauer des Betriebes auf der Strecke jenseits Aachen gerechtfertigt sind.

Im Verhältniß zu den Einnahmen tritt dennoch ein Mindersatz von 4,69 Prozent der Einnahme.

Für Bahnhofs-, Empfangs- und Abfertigungskosten sind

pro 1844	50809 Thlr. oder 9,38 Proz. d. Einnahme,
= 1843	28465 = = 8,72 = = =
ausgegeben worden und der Mehrbetrag von	22344 Thlr. oder 0,66 Proz. d. Einnahme

erklärt sich durch die bedeutende Verkehrs-Zunahme und die dadurch erwachsenen Mehrkosten.

Der Kostenbetrag pro Meile von 44322 zurückgelegten Nutzmeilen, wovon 37880 auf die Strecke zwischen Köln und Aachen und 6452 auf diejenige zwischen Aachen und der belgischen Grenze fallen, berechnet sich auf

	5 Thlr.	1 sgr.	1 pf.
pro 1844 war derselbe	5 =	28 =	10 =
mithin geringer pro 1844 pro Meile	— Thlr.	27 sgr.	9 pf.

Es würde zu weit führen, hier noch mehr in die Einzelnheiten der Kostenbestreitungen und der dabei überall erzielten verhältnißmäßigen Ersparungen einzugehen; es wird jedoch im Folgenden über einige Hauptgegenstände der Kosten, als namentlich über Coaks- und Schmier-Oel-Verbrauch das Erforderliche mitgetheilt werden.

Ueberhaupt verhält sich der, nach Abzug der Bestände an Coaks und Bekleidungsstücken, sich ergebende Gesammt-Betriebskosten-Betrag pro 1844 (von 233809 Thlr.) zum Brutto-Einnahme-Ertrage von 541926 Thlr. zu $43\frac{1}{7}$ Prozent und gewährt einen Ueberschuß von 308117 Thlr. oder $56\frac{6}{7}$ Prozent, — ein Resultat, das sich, nach Maaßgabe der zu erwartenden Ertrags-Vermehrung, für die Zukunft noch vortheilhafter herausstellen wird.

Die Betriebsmittel, insbesondere die Lokomotive, sind im Jahre 1844 außerordentlich stark in Anspruch genommen worden. Es wurden von denselben

für die Personenzüge	19863,
= = Güterzüge	13222,
= = Bahnzüge	4795,
überhaupt	37880 Meilen

zurückgelegt; durchschnittlich also für jede Lokomotive 2704 Meilen, von welchen die Güter-Maschinen Herkules mit 3510 Meilen und Mars mit 3408 Meilen die meisten Leistungen zu bewirken hatten.

Sämmtliche Maschinen waren während 2725 Tagen im Zugdienst und während 2399 Tagen in Ruhestand oder in Reparatur. Die fünf Güter-Transportmaschinen sind meistens nur an jedem dritten oder vierten Tage zur Reparatur und zum Ruhestande gelangt. Im Ganzen haben die Lokomotive nachstehende Gewichts-Quantitäten auf längere oder kürzere Strecken fortgeschafft, nämlich:

374574 Personen, oder, durchschnittlich zu 1½ Ztr. gerechnet,	561861	Ztr.
Reisegepäck	57267	=
1633 Equipagen	4022	=
2664 Stück Vieh	10000	=
Güter aller Art	2,755150	=
Transporte für Rechnung der Gesellschaft, und zwar:		
für Bauzwecke . . . . 797180 Ztr.,		
= Betriebszwecke . . . . 58760 =	866940	=
überhaupt	4,255240	Ztr.,

mit Ausschluß des Gewichts der Wagen. Alle diese Gewichtsgrößen auf den Transport einer Meile berechnet würden 21,887400 Ztr. ausmachen und alle für die ganze Strecke von 11⅓ Meilen der Bahnlänge reduzirt eine Transportmasse von 1,931535 Ztr. pro Jahr, oder täglich 5292 Ztr. geben, woran jedoch die belgischen Lokomotivkräfte für die Strecke von Ronheide bis Herbesthal betheiligt waren.

Zu diesen Leistungen sind an Coaks verwendet worden, und zwar:

	im Ganzen:		pro Meile
für die Personenzüge	44218 Ztr.,	durchschnittlich	2 Ztr. 22 Pfd.,
= = Güterzüge	36199 =	=	2 = 72 =
= = Bauzüge	10275 =	=	2 = 14 =
= = Reservedienst	1552 =	=	— = — =
für 37880 Meilen	92244 Ztr.,	oder durchschnittl.	2 Ztr. 43 Pfd.

Dieser Durchschnittssatz ist anscheinend bedeutend gegen die Durchschnittssätze an Coaksverbrauch, welche auf anderen Bahnen erzielt werden; allein es dürften wohl auf wenig Bahnen Züge von der immerwährenden Größe und Transportmasse zu finden sein, wie man sie täglich auf der Rheinischen Bahn gewahrt, wo sich selten ein Güterzug bewegt, der nicht mit 30 beladenen Wagen, und öfters mehr, (in der Richtung von Aachen nach Köln selbst bis zu 50) belastet ist, und wo nicht auch die Personenzüge mit leer zurückgehenden Güter-Transportwagen belastet werden müssen.

Dies und die Ueberwindung einer immerwährenden Steigung der Bahn in der Richtung von Köln nach Aachen rechtfertigt den Coaksverbrauch nach obigem Durchschnittssatze, zufolge der nachstehenden Uebersicht, welche außerdem den Coaksverbrauchs-Durchschnittssatz für jede Lokomotive, nach Maaßgabe der Verschiedenheit ihrer Verwendung im Dienste, darstellt.

No.	Namen der Lokomotive.	Personenzüge.				Güterzüge.				Bahnbauzüge.				Reservedienst.	Summe.				Anzahl der Tage, an welchen die Maschine sich befand			
		Zurückgelegte Meilenzahl.	Coaks-Verbrauch.			Zurückgelegte Meilenzahl.	Coaks-Verbrauch.			Zurückgelegte Meilenzahl.	Coaks-Verbrauch.			Coaks-Verbrauch.	Zurückgelegte Meilenzahl.	Coaks-Verbrauch.			im Zugdienst.	im Reservedienst.	in Reparatur und Ruhestand.	Summe.
			Ueberhaupt.	pro Meile.			Ueberhaupt.	pro Meile.			Ueberhaupt.	pro Meile.				Ueberhaupt.	pro Meile.					
			Ztr.	Ztr.	Pfd.		Ztr.	Ztr.	Pfd.		Ztr.	Ztr.	Pfd.	Ztr.		Ztr.	Ztr.	Pfd.				
1	Atlas	32 1/3	89	2	74	3114 3/4	9336	2	99	37	90	2	43	14	3184 1/4	9529	2	99	267	2	97	366
2	Pluto	257 3/4	543	2	10	94	241	2	14	1314 3/4	2937	2	23	678	1666 1/2	4399	2	64	135	59	172	366
3	Phönix	1595 1/4	3327	2	08	129 1/2	306	2	04	134	497	3	71	26	1859 1/4	4156	2	24	138	3	225	366
4	Karolus	41	108	2	63	60	172	2	87	2249	4562	2	03	300	2350	5142	2	19	183	18	165	366
5	Rhein	739 3/4	1987	2	69	893	2967	3	32	—	—	—	—	39	1632 3/4	4993	3	06	130	4	232	366
6	Herkules	2024 3/4	5211	2	57	1427 3/4	4235	2	97	58	185	3	19	39	3510 1/2	9670	2	75	232	5	129	366
7	Vorwärts	2340 1/2	5393	2	30	720 1/3	1639	2	28	58 1/2	204	3	48	28	3119 1/4	7264	2	33	180	4	173	366
8	Merkur	2428 1/4	5450	2	23	429 1/4	983	2	29	69	206	2	98	21	2926 1/2	6660	2	27	163	4	199	366
9	Agrippina	1886	4043	2	14	171 1/3	397	2	31	262 1/3	446	1	70	128	2320	5014	2	16	137	12	217	366
10	Vulkan	2025 3/4	4464	2	20	843 1/4	1963	2	33	325 1/2	597	1	83	36	3194 1/2	7060	2	21	184	3	179	366
11	Achilles	2321 3/4	4446	1	91	547 1/2	1091	1	99	70 1/2	145	2	05	104	2939 3/4	5786	1	97	162	12	192	366
12	Hektor	2066 3/4	4160	2	01	357 1/4	685	1	91	202	355	1	76	104	2626	5304	2	02	147	8	211	366
13	Jupiter	1168 1/4	2816	2	41	1963 1/2	5671	2	89	11 1/2	43	3	73	15	3143 1/4	8545	2	72	253	5	108	366
14	Mars	934 1/4	2181	2	33	2470 1/4	6513	2	64	3	8	2	67	20	3407 1/2	8722	2	56	261	5	100	366
	Summe	19863	44218	2	22	13221 1/4	36199	2	74	4795 1/4	10275	2	14	1552	37880	92244	2	43	2581	144	2399	5124

Zu bemerken ist dabei noch, daß in diesem Satze der Coaks-Verbrauch der Lokomotive zu den Stations-Dienstverrichtungen, die zu Köln wie zu Aachen die ankommenden Lokomotive für die Zeit ihres Dortseins fast ausschließlich beschäftigen, mit begriffen ist.

Eine Verminderung dieses Verbrauchs steht übrigens im Jahre 1845 von den Expansions- und anderen Vorrichtungen zu erwarten, welche nach und nach an den sämmtlichen Lokomotiven der Gesellschaft angebracht werden, wie denn schon gegen die früheren Jahre theils hierdurch, theils durch die Betheiligung der Lokomotivführer und Heizer an den Coaks-Ersparnissen im Jahre 1844, ein nicht unbeträchtlicher Minderverbrauch erzielt worden ist.

Zufolge der noch pro 1844 bestandenen Normal-Verbrauchssätze ist eine Ersparung von überhaupt 5881 Ztr. Coaks erlangt worden, welche, zum Durchschnittswerthe von 11½ sgr. pro Ztr., 2254 Thlr. betragen. Hiervon haben die Lokomotivführer und Heizer an Ersparniß-Prämien 473 Thlr. bezogen, so daß für die Gesellschaft daraus ein Ersparungsgewinn von 1781 Thlr. hervorgegangen ist. Der Coaksbedarf pro 1844 für den Betrieb auf der Bahn ist zum größeren Theile noch von der Ruhr bezogen worden und beträgt, einschließlich des Bestandes vom Vorjahr, ... 58888 Ztr.
Dazu kommt an Gas-Coaks zu Versuchen . . . . 1302 -
und an selbstproduzirtem Eschweiler Fabrikat in den Coaksöfen der Gesellschaft . . . . 46650 -
Zusammen Einnahme 106840 Ztr.

Verwendet wurden davon:
für den Lokomotivbedarf . . . . 92244 Ztr.
zu anderen Betriebszwecken . . . . 5932 -
verkauft . . . . 802 -
Summe des Abgangs 98978 -
und es verblieben Ausgangs des Jahres im Bestande . . . 7862 Ztr.

Zur Fabrikation der Coaks-Erzeugnisse zu Eschweiler im Jahre 1844 wurden an Eschweiler Fettkohlen beschafft . . . 76391 -
Abgang durch Reinigung . . . . 1689 -
Bleiben netto zur Verwendung 74702 Ztr.
woraus an brauchbarem Coaks zum Lokomotiv-Bedarf gewonnen wurden 46021 Ztr., oder 62 Proz., und außerdem an Abfall 2310 Ztr. kleine Coaks und 3072 - Coaksasche.

Die Kosten berechnen sich dafür wie folgt:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für Kohlen, incl. Fracht, ...	12548	12	5
- Löhne	1688	9	1
- bauliche Unterhaltung	147	10	—
- Feuerung, Beleuchtung, Utensilien und Werkzeuge . .	143	6	9
- Zinsen des Anlagekapitals der Oefen	500	—	—
Summe	15063	8	3

	Thlr.	sgr.	pf.
Davon ab die Verwerthung der kleinen Coaks und der Asche, durch Verkauf und zu Betriebszwecken	513	—	—
bleiben Fabrikationskosten	14550	8	3

oder pro Ztr. guter Coaks 9 sgr. 6 pf., zu Eschweiler bezogen.

Dahingegen betrug der Ankaufspreis der Ruhr-Coaks, in's Magazin zu Köln geliefert, 13 sgr. pro Zentner.

Gegen die Benutzung der Eschweiler Coaks für den Lokomotivbedarf ist, seitdem bessere Kohlen dafür geliefert werden, keine Klage wegen Verschlakkung mehr zu führen, weshalb der Ausbau von noch mehr Coaks-Oefen zu Eschweiler beschlossen worden ist, damit für das laufende Jahr schon der größte Bedarf und für das künftige Betriebsjahr wo möglich der ganze an Coaks von eigener Fabrikation, zum niedrigen Preise von 9 bis 9½ sgr., entnommen und dadurch eine bedeutende Ersparung erzielt werden könne.

Der Verbrauch von Schmier-Oel, sowohl zum Bedarf der Lokomotive und Tender, als auch der Wagen im Winter bei Frostwetter, oder wenn die Achsenlager sich warm gelaufen, hat 13694 Quart auf 37880 Meilen, oder 0,37 Quart pro Meile, betragen. Im Jahre 1843 sind dagegen auf 27206 Meilen nur 8922 Quart, oder 0,32 pro Meile, verbraucht worden. Der Mehrverbrauch ist durch den bedeutenden Stationsdienst und den anstrengenden Dienst der Lokomotive auf längeren Strecken zu rechtfertigen.

Die Oel-Ersparungs-Prämien sind mit Anfang 1845 eingestellt und die Normalsätze anderweit, nach den durch zweijährige Praxis vermittelst jener Prämien-Bewilligung gewonnenen Erfahrungen, festgesetzt worden. Außerdem sind für den Dienst der stehenden Maschine, für die geneigte Ebene und zu sonstigen Dienstzwecken noch 1995 Quart Oel verwendet worden.

Ueber den Dienst auf der geneigten Ebene zwischen Aachen und Ronheide führen wir Nachstehendes an:

Die Beförderung der Züge auf einer geneigten Ebene vermittelst stationärer Dampfmaschinen geschieht in Deutschland gegenwärtig wohl nur allein auf der Rheinischen Eisenbahn. Auf der geneigten Ebene der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, zu Erkrath, erfolgt die Beförderung der Züge zwar auch an einem Seile, jedoch nur durch Balanciren der sich entgegenkommenden Züge mit gleichzeitiger Nachhülfe von zwei Lokomotiven.

Es dürfte nach Ablauf des ersten Betriebsjahres von Interesse sein, etwas Näheres über den Betrieb zu erfahren.

Zwei stehende Dampfmaschinen, welche zusammen den mechanischen Effekt von 200 Pferden besitzen und stets zusammen wirken, setzen auf der geneigten Ebene, die vom Ausgange des Aachener Bahnhofes bis zum Brechpunkt zu Ronheide 600 Ruthen Länge und ein Steigungsverhältniß von 1 : 38 hat, ein Drahtseil ohne Ende in Bewegung, welches auf 420 eisernen Rollen ruht. Am unteren Ende der geneigten Ebene geht dies Seil um ein horizontales Rad und am oberen Ende um die Trieb-, Spann- und Leiträder. Mittelst eines schweren Gegengewichtes wird das Seil in einer solchen Spannung erhalten, daß es zwischen dem Rollkasten nicht die Erde berührt.

Dieses Gegengewicht steht mittelst eines, in einem eigenen unterirdischen Gange auf einer Eisenbahn gehenden Spannwagens, auf welchem ein horizontales Rad angebracht ist, mit dem Seile in Verbindung. Das Gewicht, welches das Seil an und für sich hat, beträgt 227 Ztr. Die Spannung, welche das Seil mittelst des Gegengewichtes erhält, beträgt 15 Ztr.

An diesem Seile werden die heraufzuziehenden Wagen zugweise, vermittelst Zangen, die an besonderen sechsrädrigen Bremsschlitten vorn und hinten angebracht sind, befestigt. Jeder dieser Züge darf aus nicht mehr als 10 beladenen Wagen bestehen; zwei leere zählen für einen beladenen.

Solche vollständige Züge mit 10 beladenen Wagen, mit zwei stark belasteten Bremsschlitten versehen, repräsentiren ein Gewicht von 1760 Ztr., welche, außer der Kraft, die nöthig ist, um das Seil zu bewegen, eine Zugkraft von 5900 Pfunden erfordern.

Wenn der Zug oben, kurz vor dem Brechpunkte der geneigten Ebene angelangt ist, wird das Seil aus den Zangen der Bremswagen vorn und hinten, während der vorschreitenden Bewegung des Zuges, rasch ausgeworfen, und die Wagen rollen auf der horizontalen Strecke der Station bis zur Stelle, wo die Lokomotive wieder vorgespannt werden.

Bei der Hinabfahrt der Züge auf der geneigten Ebene werden die stehenden Maschinen nicht benutzt, vielmehr gerathen die Züge, ebenfalls von nicht mehr als 10 bis 11 beladenen Wagen, durch ihr eigenes Gewicht in Bewegung und werden durch die Bremsschlitten, von welchen je einer auf fünf Wagen vorgespannt werden muß, in ihrem zu schnellen, und alsdann mittelst der Bremsvorrichtungen leicht zu mäßigenden Laufe, aufgehalten.

Die beiden Maschinen werden in der Regel durch drei Dampfkessel alimentirt, drei derselben sind außerdem in Reserve aufgestellt.

Die Maschinen können sowohl mittelst Hochdruck als auch mittelst Niederdruck arbeiten; letzteres ist weit vortheilhafter, wegen des bedeutenden Minderverbrauchs von 31 Ztr. Kohlen täglich.

Allein dies ist nicht immer ausführbar, weil es an zureichendem Condensationswasser fehlt, da die Maschinen, wenn sie mit Niederdruck arbeiten, etwa 24mal so viel konsumiren als bei Hochdruck, und zur Condensirung nur Regenwasser disponibel ist.

Die bethätigte Anlage eines neuen Brunnens wird dem Wassermangel in so weit abhelfen, daß man mit abermaligem Gebrauch des schon einmal zum Condensiren verwendeten, wieder abgekühlten Wassers zum größten Theil auszureichen hofft; entgegengesetzten Falls müßte auf andere Mittel Bedacht genommen werden, um diesen Zweck völlig zu erreichen.

Ein elektro-magnetischer Telegraph, welcher, seitdem die Batterieen verstärkt worden, sich gut bewährt, giebt die erforderlichen Signale gegenseitig nach den beiden Endpunkten hin, und trägt nebst anderen Zwischenbahn-Signalen dazu bei, den Dienst wesentlich zu erleichtern und zu sichern.

Die Leistungen auf der geneigten Ebene für den Transportdienst sind im Jahre 1844, wo es noch an ganz genauen Notizen darüber gemangelt hat, nach annähernden Berechnungen folgende gewesen:

Aufwärts wurden gezogen durch die Maschinen 24530 Wagen, von welchen ungefähr der dritte Theil aus unbeladenen, nach Belgien leer zurückgehenden bestand. Dies repräsentirt ein Gesammtgewicht von 2,714200 Ztr., oder 67 Wagen zu Brutto 7416 Ztr. täglich, welche durchschnittlich in 7 bis 8 Zügen hinauf gezogen wurden.

Abwärts gingen 24560 Wagen, welche meistens beladen waren und von welchen nur der zehnte Theil als unbeladen angesehen werden kann. Dies bildet ein Gesammtgewicht von 3,217360 Ztr., oder 67 Wagen zu 8790 Ztr. täglich, welche ebenfalls in 7 bis 8 Zügen die Bahn herabliefen. Im Ganzen sind demnach 5490 Züge auf der geneigten Ebene auf- und abwärts in Bewegung gesetzt worden, die Bewegung der einzelnen, hinauf und herab gehenden Bremsschlitten nicht mit eingerechnet.

Nur an 96 Tagen konnten die Maschinen mit Niederdruck arbeiten und gebrauchten alsdann durchschnittlich täglich 43⅗ Ztr. Kohlen. An 270 Tagen arbeiteten dieselben mit Hochdruck, mit einem durchschnittlichen Kohlenverbrauche von 75 Ztr. täglich. Durch das ganze Jahr hindurch war also die Durchschnittsverwendung 66⅔ Ztr. Kohlen, während sie zu Anfang im Jahre 1843 täglich 79½ Ztr. konsumirten.

Der ganze Verbrauch pro 1844 betrug also 24440 Ztr., worunter ein Drittheil Fettkohlen, und zwei Drittheile magere Kohlen begriffen, und verursachten die Hauptbetriebs-Ausgabe mit . . . . 3255 Thlr.

Die übrigen Material-Ausgaben betragen	505	-
Die Personalkosten für die Station Ronheide, für das Bahnhofs- und Excentriks-Wärter-, für das Maschinen-, Bremser- und Wächter-Personal betragen überhaupt	3928	-
Die Unterhaltungskosten für die stehende Maschine, das Drahtseil und die Seilrollen	450	-
Die Unterhaltung und Reparatur der Bremsschlitten . .	242	-
Die Beleuchtungs- und Signalkosten	82	-
Betrag der Gesammtkosten	8462	Thlr.
Diese Kosten wurden also durch den Transportdienst auf der geneigten Ebene von ⅓ Meile oder auf dem 34sten Theile der ganzen Bahnlänge, ausschließlich der Ausgaben für Bahn-Unterhaltung, welche aber nicht bedeutend waren u. approximativ	738	-
betragen haben, veranlaßt, wonach die Total-Ausgabe beträgt	9200	Thlr.

Verglichen zu den Gesammtbetriebs-Ausgaben des Jahres für die ganze Bahn, ad 233809 Thlr., kämen auf ⅓ Meile oder den 34sten Theil, nur 6876 Thlr. Kosten. Der Betrieb auf der geneigten Ebene ist also gerade um 33⅓ Prozent oder ⅓ höher als der gewöhnliche auf Lokomotivbahnen zu stehen gekommen — ein Verhältniß, das nach den bisherigen Erfahrungen sich keineswegs als ungünstig herausstellt, aber sich noch geringer stellen wird, sobald für hinreichenden Wasserzufluß und Abkühlung desselben gesorgt werden kann.

Alle diese Ergebnisse berechtigen zu der Annahme, daß der Entwickelung der Personen- und Güter-Frequenz auf der Rheinischen Eisenbahn noch be-

deutende Fortschritte bevorstehen, und daß die Betriebs-Ausgaben, welche in mancher Beziehung noch einer Ermäßigung empfänglich sind, sich nicht über Verhältniß erhöhen werden.

Ein nach den bisherigen Betriebs-Erfahrungen ausgearbeiteter spezieller Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1845 weist nach, daß bei der Annahme eines Betriebs-Brutto-Ertrages von 625000 Thaler, welcher wahrscheinlich für das Jahr zu erreichen sein wird, die Kosten dafür sich ungefähr auf 40 Prozent der Einnahme belaufen werden.

Zum Schlusse führen wir noch an, daß für den seit Anfang 1842, nach einer provisorischen Einrichtung gebildeten Unterstützungsfonds, sich nunmehr ein Verein zur gegenseitigen Unterstützung des Betriebs-Personals der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft förmlich konstituirt und die gesetzlichen Korporationsrechte nachgesucht hat. Die bisherigen Einnahmen dieses Instituts haben 4784 Thlr. 15 sgr. 4 pf., die Ausgaben bis Ende 1844: 1784 Thlr. 9 sgr. 8 pf. betragen; ein Kapital von 3000 Thlr. ist theils baar, theils durch Ankauf von Staatspapieren verzinslich untergebracht.

i. Fahrordnung, Tarif.

(Seite 1010.)

Die gegenseitige Abfertigung der Personen und Güter rc. auf den Stationen der Rheinischen und Belgischen Eisenbahn geschieht seit dem 1. September 1845 nach dem Reglement und Tarife für den internationalen Personen- und Güter-Transport vom 22. August 1845.

A. Personen-Transport.

Der Personen-Transport findet nach dem auf beiden Bahnen bestehenden Reglement und nach dem folgenden Tarife Statt.

Tarif für die Beförderung der Personen und des Gepäcks.

Abgangs-Stationen.	Aachen.								Eschweiler.								Düren.								Köln.							
	Reisende.						Gepäck, 10 Kil.		Reisende.						Gepäck, 10 Kil.		Reisende.						Gepäck, 10 Kil.		Reisende.						Gepäck, 10 Kil.	
	1.		2.		3.				1.		2.		3.				1.		2.		3.				1.		2.		3.			
	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	tl.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	tl.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	tl.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	tl.	sgr.
Dolhain	—	22	—	16	—	10	—	12	1	4	—	26	—	16	—	16	1	16	1	4	—	22	—	28	2	22	2	—	1	10	1	14
Verviers	—	28	—	22	—	14	—	16	1	10	1	2	—	20	—	20	1	22	1	10	—	26	1	2	2	28	2	6	1	14	1	18
Pepinster	1	2	—	24	—	16	—	18	1	14	1	4	—	22	—	22	1	26	1	12	—	28	1	4	3	2	2	8	1	16	1	20
Chaudfontaine . .	1	10	1	2	—	20	—	26	1	22	1	12	—	26	1	—	2	4	1	20	1	2	1	12	3	10	2	16	1	20	1	28
Liége	1	14	1	4	—	22	1	—	1	26	1	14	—	28	1	4	2	8	1	22	1	4	1	16	3	14	2	18	1	22	2	2
Tirlemont . . .	2	12	1	26	1	6	1	22	2	24	2	6	1	12	1	26	3	6	2	14	1	18	2	8	4	12	3	10	2	6	2	24
Louvain	2	24	2	4	1	12	1	24	3	6	2	14	1	18	1	28	3	18	2	22	1	24	2	10	4	24	3	18	2	12	2	26
Malines	3	6	2	16	1	18	2	—	3	18	2	26	1	24	2	4	4	—	3	4	2	—	2	16	5	6	4	—	2	18	3	2
Anvers	3	18	2	24	1	24	2	8	4	—	3	4	2	—	2	12	4	12	3	12	2	6	2	24	5	18	4	8	2	24	3	10
Bruxelles	3	14	2	20	1	22	2	6	3	26	3	—	1	28	2	10	4	8	3	8	2	4	2	22	5	14	4	4	2	22	3	8
Gand	4	—	3	4	2	—	2	24	4	12	3	14	2	6	2	28	4	24	3	22	2	12	3	10	6	—	4	18	3	—	3	26
Bruges	4	24	3	22	2	12	3	10	5	6	4	2	2	18	3	14	5	18	4	10	2	24	3	26	6	24	5	6	3	12	4	12
Ostende	5	6	4	2	2	18	3	18	5	18	4	12	2	24	3	22	6	—	4	20	3	—	4	4	7	6	5	16	3	18	4	20
Courtrai	4	24	3	22	2	12	3	10	5	6	4	2	2	18	3	14	5	18	4	10	2	24	3	26	6	24	5	6	3	12	4	12
Mouseron . . .	5	2	4	—	2	16	3	14	5	14	4	10	2	22	3	18	5	26	4	18	2	28	4	—	7	2	5	14	3	16	4	16

Bestimmungen.

1. Für kleine Kinder, welche getragen werden, wird kein Fahrgeld bezahlt. Aeltere Kinder unter 10 Jahren können mit Zetteln 3. Klasse in Waggons 1. und 2. Klasse mitgenommen werden. In der 3. Klasse genügt für ein solches Kind nebst der Person, welche es begleitet, ein gemeinschaftliches Billet 2. Klasse. Zwei Kinder nehmen bei der Fahrt in Wagen 3. Klasse zusammen einen Fahrzettel dieser Klasse.

2. Jedem Reisenden, welcher die Grenze passirt, wird ein rheinischer und ein belgischer Fahrzettel überliefert, welche er aufzubewahren hat, bis dieselben von den Schaffnern eingezogen werden.

B. Gepäck.

1. Der Gepäcktransport findet nach den bestehenden Reglements und dem im Vorstehenden angeführten Tarife Statt.

2. Bei der Preisberechnung werden Gewichtssätze von 20 zu 20 Pfund zum Grunde gelegt. Das Minimum der Taxe ist 4 sgr. (50 Cent.) für die ganze Strecke.

3. Quantitäten, welche 10 Pfund übersteigen, werden für volle 20 Pfd., die 10 Pfund oder weniger wiegenden Quantitäten aber gar nicht berechnet.

4. Wegen der Zollabfertigungen müssen die Reisenden alle ihre kleinen Packete oder sonstigen Bagagestücke, welche sie mit über die Grenze nehmen wollen, deklariren und abgeben. Diese Gegenstände müssen vor der Abfahrt durch die Verwaltung eingeschrieben und in die Bagagewagen verschlossen werden.

5. Eine Versicherung der Bagage ist gegenseitig zulässig zu 1 p. Mil. des Deklarationswerthes, hinzugerechnet zu der Frachttaxe.

6. Geht ein eingeschriebenes, aber nicht versichertes Gepäckstück verloren, so werden dafür 2 Thlr. (7 Fr. 50 Cent.) für jede 2 Pfund des Gewichtes vergütet.

7. Jeder Reisende erhält nur einen Gepäckzettel, welchen er bis zum Bestimmungsorte aufzuheben hat und wogegen die Rückgabe des Gepäcks erfolgt.

C. Equipagen, Pferde, Vieh und Hunde.

Die Frachtsätze dafür sind nach dem folgenden Tarif zu erheben:

Tarif
für die Beförderung der Wagen, der Pferde, des Viehes und der Hunde.

(In Thalern und Silbergroschen.)

Abgangs-Stationen.	Aachen.				Eschweiler.				Düren.				Köln.			
	Wagen.		Pferde u. Vieh für volle Ladung.	Hunde das Stück.	Wagen.		Pferde u. Vieh für volle Ladung.	Hunde das Stück.	Wagen.		Pferde u. Vieh für volle Ladung.	Hunde das Stück.	Wagen.		Pferde u. Vieh für volle Ladung.	Hunde das Stück.
	4rädrige.	2rädrige.			4rädrige.	2rädrige.			4rädrige.	2rädrige.			4rädrige.	2rädrige.		
Dolhain	— —	— —	— —	— 4	— —	— —	— —	— 6	— —	— —	— —	— 10	— —	— —	— —	— 14
Verviers	5 18	3 22	4 8	— 6	8 —	5 10	6 —	— 8	10 12	6 28	7 22	— 12	16 24	11 6	12 16	— 16
Pepinster	6 12	4 8	4 24	— 6	8 24	5 26	6 16	— 8	11 6	7 14	8 8	— 12	17 18	11 22	13 2	— 16
Chaudfontaine	— —	— —	— —	— 8	— —	— —	— —	— 10	— —	— —	— —	— 14	— —	— —	— —	— 18
Liége	9 18	6 12	7 8	— 10	12 —	8 —	9 —	— 12	14 12	9 18	10 22	— 16	20 24	13 26	15 16	— 20
Tirlemont	18 12	12 8	13 26	— 18	20 24	13 26	15 18	— 20	23 6	15 14	17 10	— 24	29 18	19 22	22 4	— 28
Louvain	21 18	14 12	16 8	— 22	24 —	16 -	18 —	— 24	26 12	17 18	19 22	— 28	32 24	21 26	24 16	1 2
Malines	24 -	16 —	18 2	— 24	26 12	17 18	19 24	— 26	28 24	19 6	21 16	1 —	35 6	23 14	26 10	1 4
Anvers	27 6	18 4	20 14	— 28	29 18	19 22	22 6	1 —	32 —	21 10	23 28	1 4	38 12	25 18	28 22	1 8
Brüssel	26 12	17 18	19 26	— 26	28 24	19 6	21 18	— 28	31 6	20 24	23 10	1 2	37 18	25 2	28 4	1 6
Gand	33 18	22 12	25 8	1 4	36 —	24 —	27 —	1 6	38 12	25 18	28 22	1 10	44 24	29 26	33 16	1 14
Bruges	40 24	27 6	30 20	1 10	43 6	28 24	32 12	1 12	45 18	30 12	34 4	1 16	52 —	34 20	38 28	1 20
Ostende	44 —	29 10	33 2	1 14	46 12	30 28	34 24	1 16	48 24	32 16	36 16	1 20	55 6	36 24	41 10	1 24
Courtrai	40 24	27 6	30 20	1 10	43 6	28 24	32 12	1 12	45 18	30 12	34 4	1 16	52 —	34 20	38 28	1 20
Mouseron	42 12	28 8	32 —	1 12	44 24	29 26	33 22	1 14	47 6	31 14	35 14	1 18	53 18	35 22	40 8	1 22

Bestimmungen.

1. Die Reisenden, welche in ihren Wagen mitfahren, nehmen Zettel 3. Klasse; wollen dieselben in den Eisenbahnwagen 1. und 2. Klasse Platz nehmen, so lösen sie Zettel der gewählten Klasse.

2. Die Pferde- und Viehtransporte werden nur in ganzen Wagenladungen angenommen.

D. Güter.

Bestimmungen.

1. Die Frachtpreise werden für den Transport von Station zu Station und nach dem Gewichtsfuß von 100 Kil. = 2 Ztr. erhoben.

Der Tarif zerfällt in folgende drei Abtheilungen:

	1. Abtheilung.
4500 Kil. und darüber	1. Güterklasse. 2. " 3. "
	2. Abtheilung.
über 500 à 4500 Kil.	1. Güterklasse. 2. " 3. "
	3. Abtheilung.
1 à 500 Kil. ohne Unterschied der Klasse	über 50 à 500 Kil. " 1 à 50 "

Gewisse Artikel der 1. Klasse genießen für den Transport von den belgischen nach den rheinischen Stationen eine Preisermäßigung von 10 Proz., welcher Satz, den Umständen nach, erhöhet oder ermäßigt werden kann, was aber jedesmal besonderen Bekanntmachungen vorbehalten bleibt.

Die Gütertransporte von Köln nach Antwerpen werden, in Folge der darüber bestehenden besondern Konvention, für die bezüglichen Sendungen von über 500 Kil. zu 25 Proz. Rabatt der beim Eingange von Belgien nach Preußen bestehenden Sätze übernommen.

Für Waarensendungen von denjenigen rheinischen Zwischenstationen nach Antwerpen oder nach belgischen Zwischenstationen, für welche die allgemeinen Tarifsätze höhere Transporttaxen ergeben als die Erhebung mit Rücksicht auf den Rabatt von 25 Proz. von Köln nach Antwerpen beträgt, findet nur letztere und keineswegs eine höhere Taxe Anwendung.

2. Für das Abholen oder die Besorgung an die Wohnung des Empfängers werden 20 Centimen pro 100 Kil. erhoben.

Das Minimum einer Erhebung für dergleichen Beförderungen von Frachtgütern beträgt 2 sgr. (25 Cent.).

Die Zustellung an die Wohnung findet bei Quantitäten von über 500 Kil. auf Verlangen, bei geringeren Quantitäten aber jedenfalls Statt.

3. Als Tarfuß gilt der Franken; als Gewichtsfuß gilt der metrische Zentner (100 Kil. = 2 Ztr.).

4. Die geringste Zahlung, es sei für welche Güter es wolle, **beträgt** für beiderseitige Antheile, einschließlich der Zustellung, zusammen 1 **Fr. oder** 8 sgr.

5. Die Tarifsätze werden durch Vermehrung oder Verminderung, **zum** Zwecke der Decimal-Theilbarkeit, dergestalt abgerundet, daß der **Unterschied** den Viertelfranken (25 Cent.) nicht überschreiten dürfe.

6. Der folgende, nach den oben ausgesprochenen Grundsätzen **aufgestellte** Tarif und die demselben beigefügte Güterklassifikation dient **beiden** Verwaltungen zum Maaßstabe der Frachterhebung.

Sie behalten sich übrigens das Recht vor, in gegenseitigem Einverständniß und nach vorgängiger Bekanntmachung die Klassifikation der Güter so weit zu ändern, als die Interessen des Handels und des Eisenbahn-Transports solches erheischen.

Tarif für die Beförderung der Waaren, Gelder und Werth-Effekten.

(In Franken und Centimen.)

Rheinische Abfahrts- und Ankunfts-Stationen.

Abfahrts- und Ankunfts-Stationen in Belgien.	Aachen. I. Abtheilung. (4500 Kil. und darüber.) 1. Klasse. Mit Rabatt.	Aachen. I. Abth. 1. Klasse. Ohne Rabatt.	Aachen. I. Abth. 2. Klasse.	Aachen. I. Abth. 3. Klasse.	Aachen. II. Abtheilung. (500 à 4500 Kil.) 1. Klasse.	Aachen. II. Abth. 2. Klasse.	Aachen. II. Abth. 3. Klasse.	Aachen. III. Abth. (1 à 500 Kil.) Ueber 50 à 500 Kil.	Aachen. III. Abth. Ueber 1 à 50 Kil.	Aachen. IV. Abth. Gld. u. Werth-Effekt. v. 1000 Frk.	Eschweiler (Stolberg und Langerwehe). I. Abtheilung. (4500 Kil. und darüber.) 1. Klasse. Mit Rabatt.	Eschweiler. I. Abth. 1. Klasse. Ohne Rabatt.	Eschweiler. I. Abth. 2. Klasse.	Eschweiler. I. Abth. 3. Klasse.	Eschweiler. II. Abtheilung. (500 à 4500 Kil.) 1. Klasse.	Eschweiler. II. Abth. 2. Klasse	Eschweiler. II. Abth. 3. Klasse.	Eschweiler. III. Abth. (1 à 500 Kil.) Ueber 50 à 500 Kil.	Eschweiler. III. Abth. Ueber 1 à 50 Kil.	Eschweiler. IV. Abth. Gld. u. Werth-Effekt. v. 1000 Frk.
Verviers (Dolhain)	— 27	— 30	— 35	— 40	— 40	— 45	— 55	— 60	1 20	1 —	— 40	— 45	— 55	— 65	— 55	— 70	— 75	— 90	1 80	1 —
Lüttich (Chênée, Le Trooz, Pepinster)	— 50	— 55	— 65	— 75	— 75	— 85	1 1/5	1 20	2 40	1 —	— 63	— 70	— 85	1 —	— 90	1 10	1 25	1 50	3 —	1 —
Tirlemont (Ans, Waremme, Landen u. St. Trond) von Belgien / nach Belgien	— 95	1 1/5	1 20	1 45	1 40	1 60	2 —	2 30	4 60	1 50	1 1/5	1 20	1 40	1 65	1 55	1 85	2 20	2 60	5 20	1 50
Löwen von Belgien / nach Belgien	1 13	1 25	1 40	1 70	1 65	1 90	2 35	2 70	5 40	1 50	1 26	1 40	1 60	1 90	1 80	2 15	2 55	3 —	6 —	1 50
Mecheln von Belgien / nach Belgien	1 27	1 40	1 55	1 85	1 80	2 10	2 60	3 —	6 —	1 50	1 40	1 55	1 75	2 1/5	1 95	2 35	2 80	3 30	6 60	1 50
Brüssel (Vilvorde) von Belgien / nach Belgien	1 36	1 50	1 70	2 1/5	2 —	2 30	2 85	3 30	6 60	1 50	1 49	1 65	1 90	2 25	2 15	2 55	3 1/5	3 60	7 20	1 50
Antwerpen (Duffel) von Belgien	1 40	1 55	1 75	2 10	2 1/5	2 35	2 90	3 40	6 80	1 50	1 53	1 70	1 95	2 30	2 20	2 60	3 15	3 70	7 40	1 50
Antwerpen (Duffel) nach Belgien											— —	1 70	1 95	2 30	2 20	2 50	3 10	3 70	7 40	1 50
Termonde (Audeghem)	1 49	1 65	1 85	2 25	2 20	2 50	3 10	3 60	7 20	1 50	1 62	1 80	2 1/5	2 45	2 35	2 75	3 30	3 90	7 80	1 50
Gent (Wetteren)	1 72	1 90	2 15	2 60	2 55	2 95	3 60	4 20	8 40	1 50	1 85	2 1/5	2 35	2 80	2 70	3 20	3 80	4 50	9 —	1 50
Brügge, Courtray und Namur (Aeltre, Deynze u. Châtelineau)	2 1/5	2 30	2 60	3 15	3 10	3 55	4 40	5 10	10 20	1 50	2 21	2 45	2 80	3 35	3 25	3 80	4 60	5 40	10 80	1 50
Ostende	2 26	2 50	2 80	3 35	3 30	3 85	4 70	5 50	11 —	1 50	2 39	2 65	3 —	3 55	3 45	4 10	4 90	5 80	11 60	1 50
Tournay (Mouscron)	2 21	2 45	2 75	3 35	3 25	3 75	4 65	5 40	10 80	1 50	2 34	2 60	2 95	3 55	3 40	4 —	4 85	5 70	11 40	1 50
Braine-le-Comte (Hal u. Tubise)	1 67	1 85	2 1/5	2 50	2 45	2 80	3 45	4 —	8 —	1 50	1 80	2 —	2 25	2 70	2 60	3 1/5	3 65	4 30	8 60	1 50
Mons und Charleroy (Soignies, Jurbise, Manage, Gosselies, Tamines)	1 90	2 10	2 35	2 85	2 80	3 20	3 95	4 60	9 20	1 50	2 1/5	2 25	2 55	3 1/5	2 95	3 45	4 15	4 90	9 80	1 50
Quiévrain (St. Ghislain)	2 1/5	2 30	2 55	3 10	3 1/5	3 50	4 30	5 —	10 —	1 50	2 21	2 45	2 75	3 30	3 20	3 75	4 50	5 30	11 60	1 50

Rheinische Abfahrts- und Ankunfts-Stationen.

Düren (Buir und Horrem).

Abfahrts- und Ankunfts-Stationen in Belgien.	I. Abtheilung. (4500 Kil. und darüber.) 1. Klasse. Mit Rabatt.	1. Klasse. Ohne Rabatt.	2. Klasse.	3. Klasse.	II. Abtheilung. (500 à 4500 Kil.) 1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	III. Abth. (1 à 500 Kil.) Ueber 50 à 500 Kil.	Ueber 1 à 50 Kil.	IV. Abth. Gld. u. Werth Effekt. p. 1000 Frk.
Verviers (Dolhain)	— 58	— 65	— 80	— 95	— 80	— 95	1 10	1 30	2 60	1 —
Lüttich (Chênée, Le Trooz, Pepinster)	— 81	— 90	1 10	1 30	1 15	1 35	1 60	1 90	3 80	1 —
Tirlemont (Ans, Waremme, Landen u. St. Trond) von Belgien / nach Belgien	1 26	1 40	1 65	1 95	1 80	2 10	2 55	3 —	6 —	1 50
Löwen von Belgien / nach Belgien	1 44	1 60	1 85	2 20	2 ⅓	2 40	2 90	3 40	6 80	1 50
Mecheln von Belgien	1 58	1 75	2 —	2 35	2 20	2 60	3 15	3 70	7 40	1 50
Mecheln nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 35	2 20	2 50	3 10	3 70	7 40	1 50
Brüssel (Vilvorde) von Belgien	1 67	1 85	2 15	2 55	2 10	2 80	3 40	4 —	8 —	1 50
Brüssel (Vilvorde) nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 40	2 20	2 50	3 10	4 —	8 —	1 50
Antwerpen (Duffel) von Belgien	1 71	1 90	2 20	2 60	2 45	2 85	3 50	4 10	8 20	1 50
Antwerpen (Duffel) nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 40	2 20	2 50	3 10	4 10	8 20	1 50
Termonde (Audeghem)	1 80	2 —	2 30	2 75	2 60	3 —	3 65	4 30	8 60	1 50
Gent (Wetteren)	2 ⅓	2 25	2 60	2 10	2 95	3 45	4 15	4 90	9 80	1 50
Brügge, Courtray und Namur (Aeltre, Dèynze u. Châtelineau)	2 39	2 65	3 ⅓	3 65	3 50	4 ⅓	4 95	5 80	11 60	1 50
Ostende	2 57	2 85	3 25	3 85	3 70	4 35	5 25	6 20	12 40	1 50
Tournay (Mouscron)	2 52	2 80	3 20	3 85	3 65	4 25	5 20	6 10	12 20	1 50
Braine-le-Comte (Hal u. Tubise)	1 98	2 20	2 50	3 —	2 85	3 30	4 —	4 70	9 40	1 50
Mons und Charleroy (Soignies, Jurbise, Manage, Gosselies, Tamines)	2 21	2 45	2 80	3 35	3 20	3 70	4 50	5 30	10 60	1 50
Quiévrain (St. Ghislain)	2 39	2 65	3 —	3 60	3 45	4 —	4 85	5 70	11 40	1 50

Köln (Königsdorf).

Abfahrts- und Ankunfts-Stationen in Belgien.	I. Abtheilung. (4500 Kil. und da über.) 1. Klasse. Mit Rabatt.	1. Klasse. Ohne Rabatt.	2. Klasse.	3. Klasse.	II. Abtheilung. (500 à 4500 Kil.) 1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	III. Abth. (1 à 500 Kil.) Ueber 50 à 500 Kil.	Ueber 1 à 50 Kil.	IV. Abth. Gld. u. Werth Effekt. p. 1000 Frk.
Verviers (Dolhain)	— 90	1 —	1 30	1 50	1 25	1 45	1 70	2 —	4 —	1 50
Lüttich (Chênée, Le Trooz, Pepinster)	1 13	1 25	1 55	1 85	1 60	1 85	2 20	2 60	5 20	1 50
Tirlemont (Ans, Waremme, Landen u. St. Trond) von Belgien	1 58	1 75	2 10	2 50	2 25	2 60	3 15	3 70	7 40	2 —
Tirlemont nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 40	2 20	2 50	3 10	3 70	7 40	2 —
Löwen von Belgien	1 76	1 95	2 30	2 75	2 50	2 90	3 50	4 10	8 20	2 —
Löwen nach Belgien	— —	1 70	2	2 40	2 20	2 50	3 10	4 10	8 20	2 —
Mecheln von Belgien	1 90	2 10	2 45	2 90	2 65	3 10	3 75	4 40	8 80	2 —
Mecheln nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 40	2 20	2 50	3 10	4 10	8 80	2 —
Brüssel (Vilvorde) von Belgien	1 99	2 20	2 60	3 10	2 85	3 30	4 —	4 70	9 40	2 —
Brüssel (Vilvorde) nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 40	2 20	2 50	3 10	4 70	9 40	2 —
Antwerpen (Duffel) von Belgien	2 —	2 25	2 65	3 15	2 90	3 35	4 10	4 80	9 60	2 —
Antwerpen (Duffel) nach Belgien	— —	1 70	2 —	2 40	2 20	2 50	3 10	4 80	9 60	2 —
Termonde (Audeghem)	2 12	2 35	2 75	3 30	3 ⅓	3 50	4 25	5 —	10 —	2 —
Gent (Wetteren)	2 35	2 60	3 ⅓	3 65	3 40	3 95	4 75	5 60	11 20	2 —
Brügge, Courtray und Namur (Aeltre, Dèynze u. Châtelineau)	2 71	3 —	3 50	4 20	3 95	4 55	5 55	6 50	13 —	2 —
Ostende	2 89	3 20	3 70	4 40	4 15	4 85	5 85	6 90	13 80	2 —
Tournay (Mouscron)	2 84	3 15	3 65	4 40	4 10	4 75	5 80	6 80	13 60	2 —
Braine-le-Comte (Hal u. Tubise)	2 30	2 55	2 95	3 55	3 30	3 80	4 60	5 40	10 80	2 —
Mons und Charleroy (Soignies, Jurbise, Manage, Gosselies, Tamines)	2 53	2 80	3 25	3 90	3 65	4 20	5 10	6 —	12 —	2 —
Quiévrain (St. Ghislain)	2 71	3 —	3 45	4 15	3 90	4 50	5 45	6 40	12 80	2 —

Bemerkungen.

1. Die obenstehenden Transportpreise sind pro 100 Kil. und von Station zu Station berechnet.
2. Die Zustellung an die Wohnung bei Quantitäten von mehr als 500 Kil. findet auf Verlangen, bei geringeren Quantitäten aber jedenfalls Statt.
3. Für die Abholung oder Besorgung an die Wohnung des Empfängers werden 20 Ztr. pro 100 Kil. erhoben. Das Minimum einer Erhebung für dergleichen Beförderungen beträgt 2 sgr. (25 Cent.).
4. **Der geringste Transportpreis beträgt für Güter 1 Fr. oder 8 sgr., für Gelder und Werth-Effekten 2 Fr. oder 16 sgr.**
5. **Während der Wintermonate Dezember, Januar und Februar sind die Gütertransporte von mehr als 500 Kil. einer Tax-Erhöhung von 15 Proz. unterworfen.**

Klassifikation der Güter.

Waaren-Artikel der 1. Klasse, für welche bei der Zufuhr aus Belgien nach Preußen ein Transporttaxen-Rabatt von 10 Proz. bewilligt wird.

Bau- und Werkholz in Blöcken oder Brettern; Farbholz in Blöcken; Garne, Leinen-, Wollen-, Baumwollen-, Twiste; Getreide; Kaffee; Kleesamen und andere Sämereien; Marmor in Blöcken; Metalle, gegossene, in Blöcken oder in Barren, mit Ausschluß des Eisens; Rohzucker; Salpeter; Salz.

Güter der 1. Klasse ohne Rabatt.

Alaun; Asche; Asphalt; Bau- und Werkholz in Blöcken oder Brettern; Baumwolle, gepreßt, in Ballen; Braunstein; Brennholz; Dachpfannen; Dachziegel; Dünger; Eisen, rohes, in Gänsen und Masseln; Eisenstücke, Eisenfeile, in Fässern; Eisenwaaren, grobe, in Fässern und Kisten; Erden; Erze; Farbholz in Blöcken; Felle; Früchte, getrocknete und Hülsenfrüchte; Garne, Leinen-, Wollen-, Baumwollen-, Twiste; Getreide; Griffel; Heringe, in Tonnen; Harz; Häute, rohe und gesalzene; Hörner; Kaffee; Kartoffeln; Kies; Kleesamen und andere Sämereien; Knochen; Korinthen; Krapp; Lithographirsteine; Marmor in Blöcken; Mauersteine; Mennige; Metalle, Guß, in Blöcken und Stangen; Mineralwasser in Kisten und Krügen; Mühlsteine; Nägel; Oele jeder Art, einschließlich Wallfischthran; Oelkuchen; Pflastersteine; Pottasche; Pottloth oder Wasserblei; Quarz; Reiß; Rohzucker; Salpeter; Salz; Sand; Schiefer; Schienen; Schienenstühlchen; Schleif- und Flintensteine; Schmalte; Schmelztiegel; Schmergel; Schwerspath; Soda; Steine, rohe und unbehauene; Steinkohlen; Stockfische, getrocknete; Syrup; Tabak in Blättern und Stielen; Traßsteine; Vitriol; Zink.

Güter der 2. Klasse.

Abfälle von Leder und andere; Austern; Beinschwärze; Bier in Fässern; Bleiweiß; Borax; Borsten; Braunkohlen; Cacao; Dauben; Eisenblech; Eisendraht; Elephantenzähne; Farbholz, verpackt; Fische; Flintenhölzer; Gips; Glasscherben und Fensterglas in Kisten; Gußwaaren, rohe, unbearbeitete; Hanf, verpackt; Kalk, in Säcken und Fässern; Kleie; Kurkum-Wurzeln; Lack; Lappen; Leinen, verpackt; Lohe, in Säcken; Lumpen; Manufakturwaaren; Masten und Stangen; Mehl; Muscheln; Nürnberger- und Solinger Waaren; Pech; Pfeffer; Quercitron; Salzlauge; Schwefel, in Stangen; Seife; Steine, behauene; Talg; Tauwerk; Theer; Töpferwaaren; Traß in Fässern; Waffen; Wein in Fässern; Weinessig; Weinstein; Weißblech; Werg, verpackt; Wolle.

Güter der 3. Klasse.

Zu dieser Klasse gehören alle Gegenstände, welche in den beiden vorhergehenden nicht genannt sind. Die Verwaltung behält sich vor, diejenigen Gegenstände, welche in jenen Klassen etwa ausgelassen sein sollten, seiner Zeit namhaft zu machen.

7. Für Sendungen von und nach den in den Tarifen nicht genannten Abfertigungsorten wird, wenn keine Schwierigkeiten oder besondere Kosten für die Verwaltung daraus erwachsen, nicht mehr Fracht berechnet werden, als bei der Absendung für die vorhergehende Station und bei der Ankunft für die nächstfolgende Station festgesetzt ist. Im entgegengesetzten Falle werden die Transportbedingungen zufolge besonderer Uebereinkunft regulirt.

8. Eine vollständige Wagenladung beträgt 4500 Kil., und kann nur mittelst eines Frachtbriefes aufgegeben und abgefertigt werden.

Die Verwaltungen behalten sich vor, zu gewissen Jahreszeiten oder für gewisse Transportwagen das Quantum einer vollen Ladung zu einem geringeren Gewichte festzusetzen. Die Transporttaxe wird alsdann zum ratirlichen Preise für das geringere Gewicht nach dem Tarife erhoben.

9. Für diejenigen Waarensendungen, welche in größeren Quantitäten als 4500 Kil. gleichzeitig aufgegeben werden, wird die Frachttaxe für das überschießende Gewichtsquantum nicht höher als zum verhältnißmäßigen Satz der vollen Ladung und der Klasse, wozu die Waare gehört, berechnet. Jedoch behalten sich die Eisenbahn-Verwaltungen das Recht vor, die Absendung jenes Gewichtsüberschusses binnen 3 Tagen nach der Aufgabe zu bewirken; folglich bilden in diesem Fall die Gewichtsüberschüsse den Gegenstand besonderer Frachtbriefe und Deklarationen.

10. Wenn Ladungen von mehr als 500 Kil. aus Gütern verschiedener Klassen bestehen, so wird die Taxe auch nach den für jede Klasse festgestellten Preissätzen berechnet; nur müssen in den Frachtbriefen solcher gemischten Ladungen die Positionen, die zu einer Klasse gehören, stets hinter einander aufgeführt stehen, widrigenfalls solche zur Umschreibung zurückgewiesen werden können.

11. Die Taxen werden, wie folgt, berechnet:

a. pro Wagenladung für rohe Produkte und alle sonstigen Gegenstände, welche unbedeckt verladen werden, als: Holz, Kohlen, Roheisen, Dachziegel, Kalk, Steine, Schienen u. dgl.;

b. pro 100 Kil. für Sendungen von 4500 Kil. und darüber;

c. von 10 zu 10 Kil. für Sendungen von geringerem Gewicht;

ohne daß jedoch die Taxe jemals niedriger sein dürfe als das Maximum der höher gestellten Preisklasse beträgt*).

In keinem Falle darf die Taxe für eine unvollständige Ladung der 2. und 3. Tarif-Abtheilung den Preis für eine vollständige der 1. Abtheilung überschreiten.

---

*) Die Preise der 2. und 3. Tarif-Abtheilung werden also, wie folgt, berechnet:

a. für Quantitäten von über 500 à 4500 Kil. darf die Taxe niemals geringer sein als für 500 Kil.;

b. für Quantitäten von über 50 à 500 Kil. darf sie niemals geringer sein als für 50 Kil.;

c. für Quantitäten von 1 à 50 Kil. darf sie niemals geringer sein als für 1 Kil.

12. Während der Wintermonate Dezember, Januar und Februar sind die Gütertransporte von mehr als 500 Kil. (1. und 2. Tarif-Abtheilung) einer Tax-Erhöhung von 15 Proz. unterworfen.

13. Der Transport von sehr voluminösen, gefährlichen oder schwer zu verladenden Gegenständen ist nicht absolut geboten; die Preise und Bedingungen des Transports derselben werden nach besonderer Uebereinkunft festgesetzt.

Wenn nicht eigenthümliche Umstände eine solche spezielle Uebereinkunft wegen Feststellung der Transportpreise über den Tarif hinaus für solche Gegenstände bedingen, so gehören sie jedenfalls zur 3. Güterklasse, und werden überhaupt nur auf Gefahr des Absenders zum Eisenbahn-Transport übernommen.

14. Alle Transporte von gefährlichen, sehr umfangreichen oder solchen Gegenständen, welche die ausschließliche Anwendung von einem ganzen oder von mehreren Transportwagen nothwendig machen, ziehen die Taxe der vollständigen Ladung für den oder die verwendeten Wagen nach sich, wie viel auch das Gewicht der Gegenstände betragen möge.

Wolle und Hopfen werden auch künftig nur nach ihrem Gewicht berechnet.

15. Gifte und zum Transporte auf Eisenbahnen zulässige chemische Präparate, als: Arsenik, konzentrirte Mineralsäure, Kali, Naphtha, Aether, Vitriol-Oel, Terpentin-Essenz u. s. w., so wie alle scharf ätzenden und beizenden Flüssigkeiten können nur in den Verpackungen und unter den Bedingungen aufgenommen werden, welche die landespolizeilichen Bestimmungen in Preußen und Belgien vorschreiben.

16. Gänzlich verboten ist der Eisenbahn-Transport folgender Gegenstände:

a. Schießpulver;
b. aller Knallpräparate;
c. von Heu und Stroh ꝛc.

Wer solche Präparate dennoch zur Beförderung per Eisenbahn unter falscher Deklaration des Inhalts der betreffenden Kolli aufgiebt, ist für die daraus entstehenden Folgen verantwortlich und zum vollen Ersatz des verursachten Schadens verpflichtet; ihn treffen jedenfalls die von Staatspolizei wegen festgesetzten Strafen.

17. Postpflichtige Güter (Gegenstände, die nur 2 Pfund und weniger wiegen) können von der Rheinischen Eisenbahn-Verwaltung nicht angenommen und nur durch die Königl. Preußischen Posten befördert werden.

18. Zu Vorschüssen und Auslagen ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Für jeden Vorschuß und für Einkassirungen wird von der Absende-Expedition eine Provision von 1 Proz. erhoben; die Taxe darf jedoch nicht unter 50 Cent. (4 sgr.) betragen.

Bei der Rücksendung sind die Einkassirungen der Tarif-Abtheilung für Gelder und Werth-Effekten unterworfen.

19. Jede unrichtige Deklaration giebt das Recht zur Erhebung der fünffachen Taxe, unbeschadet der weiteren gesetzlichen Folgen und des Schadenersatzes.

Der Absender ist allein für dergleichen Defraudationen verantwortlich; doch kann nichts desto weniger auch der Empfänger dafür bei Ablieferung der Waare, als Bürge für den Absender und vorbehaltlich seines Rekurses an denselben, in Anspruch genommen werden.

Zu diesem Ende ist der Empfänger gehalten, das betreffende Kontraventions-Protokoll mit zu unterzeichnen.

Im Fall eines glaubwürdig nachgewiesenen Irrthums kann die Kontravention im Wege des Vergleiches abgemacht werden.

20. Die beiden Verwaltungen nehmen keine Waaren zum Transport in das Ausland an, wenn dieselben nicht mit vollständigen, vorschriftsmäßigen Deklarationen und Frachtbriefen begleitet sind.

Sie können die Beförderung der Waaren bei der Abfahrt oder an den Grenzstationen suspendiren, wenn Zweifel über die Identität der Güter oder über die Richtigkeit der Deklaration entstehen.

Sie übernehmen keine Verantwortlichkeit für durch steuerliche Abfertigung entstehende Verzögerung im Versandt, welches immer die Veranlassung des steuerlichen Aufenthaltes sein möge.

21. Den nach Belgien abgehenden Waarensendungen müssen vorschriftsmäßige Frachtbriefe in französischer Sprache, und zwar für Sendungen, welche zum Transit durch Belgien oder zu belgischen Niederlagen (Entrepots) bestimmt sind, in duplo, beigefügt werden*).

Auf Verlangen des Absenders wird ihm die Uebernahme des Gutes auf einem Duplikat des Frachtbriefes bescheinigt.

Dagegen wird die Ablieferung der Güter vom Empfänger bescheinigt, wenn es die Verwaltung verlangt.

22. Frachtvorschriften in den Frachtbriefen von Seiten der Absender, welche mit den Bestimmungen dieses Reglements und des Tarifs nicht übereinstimmen, bleiben unberücksichtigt.

23. In Bezug auf die Richtigkeit des Inhalts der Zoll-Deklarationen, der Begleitscheine oder der Frachtbriefe übernehmen die Verwaltungen den Transport der betreffenden Gegenstände überhaupt nur auf Gefahr und Kosten der Absender, resp. der Empfänger, haften auch nicht für den Plombageverschluß der Kolli, wenn solcher nicht ausdrücklich im Frachtbriefe erwähnt ist.

Eben so wenig dürfen Güter angenommen, noch abgeladen werden, wenn sie nicht von den gehörigen Zollpapieren begleitet sind und diese gleichzeitig mit übergeben werden.

24. Verladungs-Maaßregeln oder Erfüllung sonstiger Formalitäten, welche durch die preußischen oder belgischen Zollvorschriften geboten sind, haben sich die Absender und Empfänger jederzeit zu unterziehen.

---

*) Formulare dazu sind in allen rheinischen Abfertigungs-Bureau's deponirt und daselbst für 1 pf. pro Stück in Quarto und für 2 pf. pro Stück in Folio-Format zu haben

Wenn die Zoll-Abfertigungen ein Ab- und Wiederaufladen oder eine Plombage der Güter erfordern, so werden die Kosten dafür von dem Adressaten erhoben und ihm besonders berechnet.

25. Für jeden Steuerprozeß, den die Verwaltungen auf Veranlassung unrichtiger Deklarationen oder sonstiger Versäumnisse und Irrthümer der Absender oder Empfänger durch ihre Beamten führen lassen müssen, werden, je nach dem Umfange der Reklamations-Arbeiten und Geld-Deposita, ein à fünf Thaler für Schreibgebühr berechnet.

26. Die Verwaltungen sind nicht verpflichtet, solche Güter zum Transport zu übernehmen, die nicht nach Erfordern gut verpackt sind, eben so wenig solche, die sich nicht zum Transport auf der Bahn eignen oder deren Transport gefährlich ist.

Entsteht Verdacht über eine Hintergehung in der Deklaration des Inhalts, so können die Kolli's in Gegenwart der Interessenten oder ihrer Leute von den Beamten der Verwaltung geöffnet werden.

27. Die Verwaltungen haften nicht für Bruch oder Beschädigung an leicht zerbrechlichen Gegenständen, wenn solche nicht genügend verpackt gewesen sind.

Sonst aber haften sie für äußere Beschädigung der Güter von der Uebernahme bis zur Ablieferung, den Fall der höheren Gewalt ausgenommen und unbeschadet der unter 15, 26 (D. Güter) und 2 (E. Gelder und Werthstücke) enthaltenen Bestimmungen.

Wenn solche äußerliche Beschädigungen nicht vorhanden sind, so kann in keinem Falle wegen des Inhaltes des Kolli eine Entschädigung reklamirt werden, wie auch der Frachtbrief lauten möge.

Die Verwaltungen haften außerdem nicht für gewöhnliche Abgänge, für Leckage und Verderben, welches die Natur der verladenen Güter mit sich bringt, noch für das Einrosten von Metall-Gegenständen.

Die dem Verderben leicht unterworfenen Gegenstände des Verzehrs und Kunstprodukte, namentlich Gemälde, werden nur ohne Verantwortlichkeit der Verwaltungen zum Transport übernommen.

Die dem Verderben leicht unterworfenen Gegenstände und diejenigen „ohne Werth" werden nur frankirt angenommen, es sei denn, daß der Absender die Frachtzahlung garantire.

28. Alle Güter, welche von Station zu Station befördert werden, müssen in der Regel 24 Stunden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte von den Empfängern speziell deklarirt, abgeladen und abgefahren sein.

Nach Verlauf dieser Frist ist die Verwaltung für die Güter nicht mehr verantwortlich.

Da, wo der steuerlichen Abfertigung wegen eine längere Zeitfrist für die Deklaration und Abladung der Güter geboten ist, wird solches besonders regulirt und durch öffentliche Bekanntmachung dem Publikum mitgetheilt werden*).

---

*) Für Köln bleibt die zuletzt erlassene Bekanntmachung vom 7. Juli 1845 maaßgebend.

Eine Ablagerung auf den Bahnhöfen kann, wenn der Raum es gestattet, gegen Entrichtung einer Lagergebühr von 1 sgr. (12½ Cent.) pro 100 Kil. (in Belgien von 10 Ztr.) pro Tag gestattet werden, besondere Uebereinkunft vorbehalten.

Für jeden innerhalb 24 Stunden nicht abgeladenen Wagen wird als Entschädigung eine Taxe von 1⅓ Thlr. (5 Frks.) pro Waggon und pro Tag entrichtet.

29. Rohe Produkte und alle sonstigen Gegenstände, die unbedeckt verladen werden, als: Holz, Kohlen, Schienen, Roheisen rc., können nur in vollen Ladungen zum Transport übernommen werden.

Das Auf- und Abladen besorgen die Absender und Empfänger auf ihre Kosten; es geschieht aber unter Aufsicht oder nach Anweisung der Eisenbahn-Beamten.

Von dieser Verpflichtung können die Interessenten übrigens durch Zahlung einer Entschädigung von 8 sgr. (1 Fr.) pro Wagenladung für Auf- und eben so viel für Abladen entbunden werden.

30. Die Annahme und Ausgabe der Güter auf den Hauptstationen erfolgt:

a. vom 1. April bis 30. September von 7 bis 12 Uhr Mittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags;

b. vom 1. Oktober bis 31. März von 8 Uhr Morgens bis Mittag und von 2 Uhr Nachmittags bis 5½ Uhr Abends.

Auf den Zwischenstationen geschieht die Abfertigung zu denselben Tageszeiten, jedoch mit Ausnahme von einer halben Stunde vor dem Eintreffen der Personen- und Güterzüge.

An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen sind die Verwaltungen zur Annahme, zur Ablieferung und zum Transport der Güter nicht verpflichtet; sie werden aber gleichwohl die Güter der 3. Abtheilung und die dem schnellen Verderben ausgesetzten Gegenstände zum Transporte mit dem nächst abgehenden Zuge annehmen, insofern solche wenigstens eine Stunde vor Abgang desselben aufgegeben werden.

31. Die Annahme oder Berechnung von Trinkgeldern oder von Kosten, die nicht durch gegenwärtiges Reglement autorisirt sind, ist allen Eisenbahn-Beamten, Angestellten und Arbeitern streng untersagt.

32. Frachtbriefe und Kostenberechnungen, welche nicht den Stempel des Abfertigungs-Bureau's oder die Unterschrift des betreffenden Stations-Chefs oder seines Stellvertreters tragen, werden von den beiden Verwaltungen nicht anerkannt.

33. Die Güter können frankirt oder unfrankirt (in Fracht) abgesendet werden.

E. Gelder und Werthstücke.

1. Die Taxe für Gelder und Werth-Effekten wird nach dem im Vorstehenden enthaltenen Tarife berechnet.

In keinem Falle darf dieselbe geringer sein als 16 sgr. (2 Frks.) für die ganze Strecke.

2. Die Verpackung muß sehr gut, in starker doppelter Leinwand, Fässern oder Kisten, gehörig verschnürt und versiegelt, geschehen.

Inhalt und Werth muß auf dem Frachtbriefe angegeben sein und dieser letztere einen deutlichen Siegel-Abdruck, ganz gleich dem auf den Säcken, Fässern oder Kisten befindlichen, tragen.

Diese Gegenstände müssen längstens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges aufgegeben sein.

Sie werden nur insofern zum Transport übernommen, wenn sie noch selbigen Tages am Bestimmungsorte eintreffen können.

Die Abnahme muß gegen Quittung auf den betreffenden Bahnhöfen geschehen, und zwar, wenn den Adressaten die Ankunft Vormittags angezeigt wird, am nämlichen Tage, und wenn ihnen diese Anzeige Nachmittags gemacht wird, spätestens bis Mittags des folgenden Tages.

Nach Ablauf dieser Fristen haften die Verwaltungen in keinerlei Weise für die Geldsendungen und Werthstücke.

3. Es versteht sich von selbst, daß schwer ins Gewicht fallende Geldtransporte nur insofern nach ihrem Werthe taxirt werden, als diese Taxe nicht niedriger ist als der Tarifsatz für Gütertransport der betreffenden Gewichtsmenge.

Hinsichtlich des Reglements für den innern Gütertransport zwischen Köln und der belgischen Grenze sind folgende Veränderungen eingetreten:

1. Von den zur 2. Klasse des Tarifs eingetheilten Gütern werden nachstehende in die erste Klasse, mit Anwendung der Bestimmungen des Reglements, versetzt, als:

   Braunstein in Fässern, Farbholz in Blöcken, Getreide in Säcken, Harz in Fässern, Holz in allen Gattungen bis zu 16 Fuß Länge (längere Stücke verbleiben in der 2. Tarifklasse), Kartoffeln, Pottloh, Steine, bearbeitete, Schwerspath in Fässern, Traß in Säcken und Tonnen,

   mit der Maaßgabe, daß sowohl für die Richtung von Köln nach der belgischen Grenze als auch umgekehrt von der letztern nach Köln der Tarifsatz von $3\frac{1}{2}$ sgr. für die ganze Strecke, von 3 sgr. für die Strecke zwischen Aachen und Köln u. s. w., nach Verhältniß für die übrigen Zwischen-Stationen, zu entrichten ist.

2. Auf alle Güter der 3. Klasse des Tarifs, welche von Köln nach Aachen oder von Aachen nach Köln versandt werden, wird, wenn die Abholung und Zustellung von dem Versender und resp. von dem Empfänger geschieht, eine Vergütung von zwei sgr. pro Zentner gewährt. Die Waaren, deren Abholung und Zustellung durch den Versender, resp. Empfänger erfolgen soll, müssen mittelst besonderer,

bei den Eisenbahn-Expeditionen zu erhaltender Frachtbriefe aufgegeben werden.

3. Das Minimum der zu zahlenden Fracht für kleine Packete wird allgemein und für alle Strecken auf 3 sgr. ermäßigt.

k. Verzinsung, Dividende.

(Seite 1032.)

Der am 1. Januar 1844 fällige Koupon der Stamm-Aktien ist am 1. Juli 1845 mit 12½ Thlr. eingelöst, für das Jahr 1844 ist dagegen 1 Proz. Dividende gezahlt worden.

Der niedrigste Kours der Aktien war 68, der höchste 117 (1837), der jetzige (19. Februar 1846) 89.

l. Personenfrequenz.

(Seite 1032.)

Die Personenfrequenz im Jahre 1844 ist bereits bis auf 374574 Fahrgäste gestiegen und weist gegen die im Vorjahre beförderten 285929 Personen eine Mehrzahl von 88645 nach.

Die Geld-Einnahmen, einschließlich der Neben-Erträge dafür, betrugen:

für das Jahr 1844	303300	Thlr.
" " " 1845	216525	"
mithin mehr pro 1844 . .	86775	Thlr.

Diese Mehr-Erträge zerfallen in folgende Entstehungs-Beträge:

für eine Mehrzahl von 23115 Pers.	der 1. Wagenkl.		28977	Thlr.
" " " " 23699 "	" 2.	"	19101	"
" " " " 41831 "	" 3.	"	23117	"
zusammen von 88645 Pers.			71195	Thlr.
	für Neben-Erträge		15580	"
	Summe wie vor		86775	Thlr.

Folgende Nachweisung gewährt eine Uebersicht des Personen-Transports in den einzelnen Monaten und Wagenklassen, so wie der Einnahme dafür:

Monat.	Personen-Transport.				Geld-Ertrag											
	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	Summe.	der 1. Klasse.			der 2. Klasse.			der 3. Klasse.			Summe.		
					Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	1436	6110	8799	16345	1880	4	—	4483	9	—	3265	9	—	9628	22	—
Februar	1610	6523	9994	18127	2110	—	—	4883	23	—	3845	19	—	10839	12	—
März	1754	6671	11083	19508	2421	3	—	5010	3	—	4366	12	—	11797	18	—
April	2897	9312	14826	27035	3836	21	—	6941	1	—	6307	15	—	17085	7	—
Mai	4289	12204	16730	33223	6046	16	—	9830	13	—	7438	11	—	23315	10	—
Juni	5254	13273	20129	38656	7762	16	—	10691	24	—	8573	23	—	27028	3	—
Juli	7547	17670	22359	47576	11123	29	—	13927	12	—	9036	15	—	34087	26	—
August	9464	17773	20342	47579	14311	17	—	14962	22	—	8973	9	—	38247	18	—
September	7985	16803	24680	49468	12112	11	—	14880	23	—	11172	6	—	38165	10	—
Oktober	4762	11651	19158	35574	7128	13	—	9737	22	—	8119	28	—	24986	3	—
November	2249	6748	13544	22541	3130	26	—	5398	9	-	5590	20	—	14119	25	—
Dezember	2236	6610	10096	18942	2848	8	—	4932	2	—	4046	7	—	11826	17	—
Zusammen	51483	131351	191740	374574	74712	14	—	105679	13	—	80735	24	—	261127	21	—

Außerdem kamen an Neben-Erträgen von den Personenzügen in den einzelnen Monaten auf:

Monat.	Neben-Erträge. Reisegepäck. Stückzahl.	Gewicht. Ztr.	Pfd.	Geld-Ertrag. Thlr.	sgr.	Equipagen. Stückzahl.	Geld-Ertrag. Thlr.	sgr.	Pferde. Stückzahl.	Geld-Ertrag. Thlr.	sgr.	Hunde und anderes Vieh. Stückzahl.	Geld-Ertrag. Thlr.	sgr.	Summe der Neben-Erträge. Thlr.	sgr.	Total-Einnahme der Personenfrequenz. Thlr.	sgr.
Januar . .	6360	1812	25	716	11	31	333	24	8	81	6	108	48	—	1179	11	10808	3
Februar . .	6933	2011	36	815	12	26	253	18	5	29	8	146	86	19	1184	27	12024	9
März . . .	8041	2735	88	1025	22	31	361	24	9	50	26	181	79	—	1517	12	13315	—
April	11360	3577	77	1339	20	58	537	10	3	22	4	227	151	23	2050	27	19136	4
Mai	14281	4470	6	1888	23	160	1691	6	11	74	24	222	115	29	3770	22	27086	2
Juni	16960	5663	21	2431	3	197	1877	12	14	55	6	192	110	–	4473	21	31501	24
Juli	22981	7847	12	3307	26	249	2355	24	8	23	—	200	121	23	5808	13	39896	9
August . . .	27553	9108	22	3872	26	294	2714	6	26	127	20	222	137	9	6852	1	45099	19
September .	28675	8330	—	3505	20	259	2478	18	13	66	12	424	227	25	6278	15	44443	25
Oktober . .	19495	5692	50	2378	5	211	2026	—	13	42	28	324	187	13	4634	16	29620	19
November .	10298	3363	41	1295	11	77	755	—	11	95	6	291	234	3	2379	20	16499	15
Dezember .	7922	2655	1	974	9	40	459	6	15	48	6	127	75	8	1556	29	13383	16
Zusammen	180859	57266	79	23551	8	1633	15843	28	136	716	26	2664	1575	2	41687	4	302814	25

Nach den verschiedenen Richtungen der Bahn fuhren:

Monat.	In der Richtung von Köln nach der belgischen Grenze.			In der Richtung von der belgischen Grenze nach Köln.			Ueberhaupt		
	Personenzahl.	Geld-Ertrag. Thlr.	Geld-Ertrag. sgr.	Personenzahl.	Geld-Ertrag. Thlr.	Geld-Ertrag. sgr.	Personenzahl.	Geld-Ertrag. Thlr.	Geld-Ertrag. sgr.
Januar	8105	4805	5	7019	3719	17	15124	8524	22
Februar	9228	5455	29	7546	4158	13	16774	9614	12
März	10094	6100	8	7791	4164	24	17885	10265	2
April	13672	8555	17	10584	6225	10	24256	14780	27
Mai	16715	11411	23	12552	7999	1	29267	19410	24
Juni	19206	13073	19	14500	9003	2	33706	22076	21
Juli	23628	16342	15	17265	11064	11	40893	27406	26
August	23606	18023	11	16237	11861	13	39843	29884	24
September	26077	20413	2	16976	11493	20	43053	31906	22
Oktober	18748	13474	11	13126	8278	6	31874	21752	17
November	11669	7338	14	8735	5065	1	20404	12403	15
Dezember	9676	6018	10	7400	4282	7	17076	10300	17
Belgischer Debit für Herbesthale	—	—	—	44419	42800	2	44419	42800	2
Zusammen	190424	131012	14	184150	130115	7	374574	261127	21

In Bezug auf die oben speziell angeführten Neben-Erträge führen wir Nachstehendes an. Es wurden überhaupt 180859 Stück Reisegepäck, mithin 86477 Stück mehr als im Jahre 1843 abgefertigt. Das Gewicht desselben betrug 57257 Ztr., der Geld-Ertrag dafür 23551 Thlr., mithin 27964 Ztr. mit 7124 Thlr. mehr als pro 1843.

Die bedeutendsten Gepäck-Abfertigungen waren:

zu Köln mit 54883 Stück zu 16680 Ztr. und 9545 Thlr.
" Aachen " 59491 " " 18216 " " 5790 "
" Düren " 6620 " " 2083 " " 604 "

52709 Stück wurden aus Belgien eingeführt und theils zu Aachen, theils zu Köln zur Zollrevision gestellt; 52349 wurden dagegen von den rheini-

schen Stationen nach Belgien eingeführt und zu Verviers der Zollrevision unterworfen.

Der Durchschnittssatz für jedes Gepäckstück beträgt in Bezug auf Gewicht 31¾ Pfund und in Bezug auf Ertrag 3 sgr. 9,55 pf.

Unter den beförderten 1633 Equipagen war nur eine zweirädrige; es wurden davon in der Richtung nach Köln 823 und in der Richtung nach Belgien 810 verladen, und zwar im Ganzen 562 mehr als im Vorjahre. Der Einnahme-Ertrag dafür ist 15844 Thlr. oder 6165 Thlr. mehr als pro 1843; durchschnittlich brachte jede Equipage 9 Thlr. 21 sgr. 1 pf. auf.

Von den transportirten 136 Pferden (93 mehr als pro 1843) wurden 717 Thlr., durchschnittlich also 5 Thlr. 12 sgr. 6 pf. pro Pferd gelöst.

Von den aufgeführten 2664 Stück Vieh waren 1478 Hunde mit einem Ertrage von 231 Thlr. oder 4 sgr. 8¼ pf. pro Stück, und 1186 meistens größere Stück Rindvieh, die einen Ertrag von 1344 Thlr. oder 1 Thlr. 4 sgr. pro Stück lieferten.

Der Viehtransport stellt sich bedeutend günstiger als pro 1843 heraus, aus dem Grunde, weil von Aachen aus allein 805 Stück holländischer Ochsen und Kühe, für welche eine vortheilhaftere belgische Tarif-Bestimmung benutzt wurde, über die preußische Grenze nach Belgien ausgeführt wurden.

Die in der ersten Hälfte des Jahres 1844 auf der Rheinischen Eisenbahn entstandene eigenthümliche Wahrnehmung, daß gerade an den Sonn- und Feiertagen die Personenbeförderung mit am wenigsten belebt war, in Verbindung mit den Personen-Konkurrenzfahrten von Bergheim und Köln und umgekehrt, welche der Eisenbahn-Beförderung zwischen Köln, Königsdorf und Horrem einen nicht unbedeutenden Abbruch verursachten, riefen Maaßregeln hervor, um diesen, den Eisenbahn-Erträgen nachtheiligen Uebelständen zu begegnen.

Es wurden zunächst versuchsweise Lokalfahrten vermittelst Extrazüge zwischen Köln und Horrem, in Verbindung mit Omnibus-Fuhrwerken von Horrem nach Bergheim, zur Herstellung der Kommunikation eingerichtet; da diese aber auf die Dauer zu kostspielig ausfielen und dennoch die Omnibus-Konkurrenzfahrten auf der Landstraße nicht unterdrückt hatten, so wurden die Extrazüge eingestellt und Lokalpreise mit den gewöhnlichen Zügen, vermittelst der Personenbillets, für alle Tage gültig, bei der zweiten und dritten Wagenklasse, in Verbindung mit Personenfuhren zwischen Horrem und Bergheim, eingeführt, die aber noch nicht den Zweck erreichen ließen und deshalb vorzüglich eingestellt wurden, weil die Fuhrkosten zur Herstellung der Verbindung zwischen Horrem und Bergheim für die Gesellschaft zu lästig wurden. Bis zur Zeit, wo sich durch den Ausbau der Straße einerseits von Bergheim über Ichendorf, andererseits von Körpen über Mödrath nach Horrem die Verbindung wird leichter und wohlfeiler herstellen lassen, ist nun die Maaßregel darauf beschränkt worden, die Preise der dritten Wagenklasse auf den Strecken zwischen Köln, Königsdorf und Horrem zur Hälfte zu ermäßigen, wodurch wenigstens die Landleute der Beförderung auf der Bahn erhalten werden.

Ganz andere und vortheilhaftere Resultate hat dagegen die Einführung der sogenannten Personenbillets gewährt, welche anfänglich nur bei den beiden Hauptstationen Köln und Aachen zur Bestimmung nach einer derselben, demnächst aber auch von und nach Düren und später auch von allen Zwischenstationen nach den drei genannten Städten an jedem Sonn- und Feiertage bis zum nächsten Morgen, für den ersten Frühzug und für die unentgeltliche Rückfahrt gültig, bestimmt und debitirt wurden. Im Ganzen gab man überhaupt 23254 Billets zu einem Geld-Ertrage von 14647 Thlr. aus, von dem anzunehmen ist, daß die bei weitem größere Mehrzahl der Personen, welche die Bahn benutzt haben, ohne die dadurch eingeführte, allerdings bedeutende Fahrpreis-Verminderung gar nicht auf der Bahn befördert worden wären, weil erst seit dieser Einführung die von Einzelnen und Familien vorgenommenen Vergnügungsreisen, die gänzlich eingestellt waren, sich wieder, und zwar bedeutend gehoben haben.

Die Fälle, wo Personen, die jedenfalls die Bahn benutzt haben würden und nun den Sonntag dazu wählen, und wo auch mitunter Personen, welche auf der Hinfahrt ein Personenbillet lösten, solches aber für die Rückfahrt an eine andere Person abzugeben, resp. zu verkaufen suchen, sind so zahlreich und erheblich nicht, um die übrigens vortheilhafte und von andern Bahnverwaltungen bereits nachgeahmte Institution besonders zu beeinträchtigen und rückgängig werden zu lassen.

Aus nachstehenden beiden Tabellen sind die Berechnungen der Benutzung der Bahn nach Meilen, so wie die Durchschnitts-Ergebnisse ersichtlich:

Nach Meilen.

Auf	Anzahl der Personen. 1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	Summe.	Geld-Erträge der 1. Klasse. Thlr.	sgr.	der 2. Klasse. Thlr.	sgr.	der 3. Klasse. Thlr.	sgr.	Summe. Thlr.	sgr.
1 Meile	1040	15531	33050	49621	245	26	2678	9	3917	29	6842	4
2 Meilen	18549	42326	71683	132558	9698	27	15280	28	17058	2	42037	27
3 "	628	9718	20008	30354	359	4	3532	18	5357	10	9249	2
4 "	2057	9028	15031	26116	1726	29	6061	2	6582	—	14370	1
5 "	2005	9594	12603	24202	2339	5	8001	3	7559	15	17899	23
6 "	301	1579	2857	4737	424	8	1646	25	1999	22	4070	25
7 "	785	3552	4063	8400	1259	6	4269	10	3263	1	8791	17
8 "	103	402	910	1415	179	27	538	—	799	1	1516	28
9 "	13923	28058	21546	63527	27846	—	42087	—	21546	18	91479	18
10 "	—	—	2	2	—	—	—	—	2	10	2	10
11 "	12092	11563	9987	33642	30633	2	21584	8	12650	6	64867	16
Summe	51483	131351	191740	374574	74212	14	105679	13	80735	24	261127	21
Durchschnittlich 1 Person	—	—	—	—	Thlr. 1 sgr. 13	pf. 6,45	sgr. 24	pf. 1,64	sgr. 12	pf. 7,58	sgr. 20	pf. 10,96
Alle auf 1 Meile . . .	324719	630688	716233	1,671640	74712	14	105679	13	80735	24	261127	21
Durchschnittlich 1 Person	—	—	—	—	sgr. 6	pf. 10,83	sgr. 5	pf. 0,32	sgr. 3	pf. 4,58	sgr. 4	pf. 8,3

Durchschnitts-Ergebnisse.

Auf	Anzahl der Personen.				Geld-Erträge												Ueberhaupt mit Berücksichtigung der Neben-Erträge.		
	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.	Summe.	der 1. Klasse.			der 2. Klasse.			der 3. Klasse.			Summe.					
					Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
1 Monat . . .	4290,25	10945,92	15978,33	31214,05	6226	1	2	8806	18	7	6727	29	6	21760	19	3	25234	19	1
1 Woche . . .	990,06	2526,00	3687,27	7203,34	1436	23	4	2032	8	11	1552	18	4	5021	20	7	5823	10	10
1 Tag	141,5	359,86	525,31	1026,23	204	20	9	289	15	11	221	5	10	715	12	6	829	19	—
100 Personen .	13,745	35,066	51,189	100	28,612	—	—	40,470	—	—	30,918	—	—	100	—	—	—	—	—
1 Person . . .	—	—	—	—	1	13	6,45	—	24	1,64	—	12	7,58	—	20	10,96	—	24	3,03
1 Meile à Person	—	—	—	—	—	6	10,83	—	5	0,32	—	3	4,58	—	4	8,23	—	5	5,21
1 Fahrt	15,62	38,430	56,093	109,600	21	25	9,072	30	27	6,660	23	18	7,478	76	11	11,210	88	17	9,897
Höchste Tages-Einnahme am 28. Juli	251	1045	2696	3992	339	14	—	735	3	—	883	2	—	1957	19	—	2082	26	—
Niedrigste Tages-Einnahme am 20. Januar	26	149	187	362	31	5	—	108	13	—	61	10	—	200	28	—	210	9	—

Aus Vorstehendem ergiebt sich, daß die bei weitem bedeutendere Anzahl (etwa ⅓) der Reisenden diejenigen Strecken der Bahn benutzt hat, welche nur zwei Meilen betragen (von Aachen nach Eschweiler, von Aachen nach Herbesthal, von Köln nach Königsdorf). Die Strecke zwischen Köln und Aachen wurde von 63527 (circa ⅕), und die ganze Strecke zwischen Köln und der belgischen Grenze von 33642 (circa $\frac{1}{10}$) aller Reisenden benutzt. Die höchsten Erträge lieferten die zwischen Köln und Aachen, dann die auf der ganzen Strecke von u. bis Herbesthal koursirenden Personen, mit resp. 91479 u. 64867 Thlr.

Im Durchschnitt sind täglich 1026 Personen, und auf jede Fahrt 15 Personen erster Klasse, 39 Personen zweiter und 56 Personen dritter Klasse, im Ganzen 110 Personen befördert worden, welche per Tag 829 Thlr. 19 sgr. und per Fahrt 88 Thlr. 17 sgr. 10 pf. einbrachten, oder à Person für die durchfahrenen Strecken 24 sgr. 3 pf., und pro Person und Meile 5 sgr. 5,21 pf. Dabei sind noch die Ergebnisse erwähnenswerth, welche aus der Vergleichung der Durchschnittssätze vom Jahre 1844 gegen die der Vorjahre vortheilhaft hervortreten. Mit Hinweisung auf die nachstehende Tabelle mag hier nur bemerkt werden, daß die aus der Benutzung der höheren Wagenklassen hervorgehenden Ertrags-Vortheile im fortwährenden Fortschritt begriffen sind.

Durchschnitts-Ergebnisse der Jahre	1841.			1842.			1843.			1844.		
a. Von 100 Personen fuhren in der I. Wagenklasse	6			8			10			14		
Von 100 desgl. in d. II. Wagnkl.	37			38			38			35		
= 100 = = = III. =	57			54			52			51		
	Prozent.			Prozent.			Prozent.			Prozent.		
b. Die Geldbeträge für die I. Wagenklasse betrugen	16			21			24			29		
Desgl. die für die II. Wagenkl.	48			47			46			40		
= = = = III. =	36			32			30			31		
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
c. Geldbeträge für jede Person durchschnittlich	—	17	—	—	18	7	—	20	—	—	20	11
d. = aller auf eine Meile Transport berechnet .	—	4	1	—	4	4	—	4	6	—	4	8
e. = incl. Neben-Einnahmen für jeden Tag .	578	—	—	592	—	—	593	—	—	829	19	—
f. Desgl. für jede Fahrt	—	—	—	108	22	—	113	11	—	88	18	—

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn befördert und dafür eingenommen:

	Personen.	Einnahme. Thlr.	Sgr.
Januar . . .	19181	12744	28
Februar . . .	17365	11993	3
März	19095	13460	18
April	26017	18088	4
Mai	35501	27000	2
Juni	48173	33086	2
Juli	55044	43657	28
August . . .	60109	52627	25
September . .	54250	46313	19
Oktober . . .	44229	30942	27
November . .	31758	18980	16
Dezember . .	25903	14568	6
Zusammen	429625	323463	28

Nach diesen, überall den Fortschritt des Personenverkehrs auf der Rheinischen Eisenbahn bekundenden Resultaten, welche sich auch in dem abgelaufenen Zeit-Abschnitte des Jahres 1845 dadurch bewähren, daß, ungeachtet der so äußerst nachtheiligen Witterungs-Verhältnisse am Anfange des Jahres sich dennoch die Reise-Frequenz und die Einnahme vermehrt hat, und steht eine Erhöhung der Einkünfte des Unternehmens aus der Personen-Frequenz und den dazu gehörigen Neben-Erträgen in den künftigen Jahren wohl um so zuverlässiger zu erwarten, als der Anschluß eines größeren Theiles der Französischen Bahnen an die Belgischen in kurzer Zeit bevorsteht.

m. Güter-Frequenz.

(Seite 1047.)

Die Entwickelung des Güterverkehrs auf der Rheinischen Bahn hat den Erwartungen entsprochen und in Ansehung der Gütermenge sie sogar übertroffen, welche davon für das vorige erste Betriebsjahr auf der ganzen Ausdehnung der Bahn gemacht worden sind. Mehr als $2\frac{1}{4}$ Millionen Zollzentner Güter aller Art gelangten zur Beförderung und veranlaßten einen Ertrag von 227098 Thlr. 10 sgr. 5 pf.

Zunächst ist es der in der folgenden Uebersicht näher nachgewiesene, innere Güter-Transport von 1844, welchen wir näher betrachten wollen.

Monat.	Gewicht.		Brutto-Ertrag.			Davon ab: Rabatt-Vergütungen.		Bleibt Netto-Ertrag.		
	Ztr.	Pfd.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	Thlr.	sgr.	pf.
Januar	99299	21	6727	16	9	—	—	6727	16	9
Februar	76654	14	6619	24	—	—	—	6619	24	—
März	102411	20	8224	26	8	—	—	8224	26	8
April	119160	88	10006	15	2	—	—	10006	15	2
Mai	117022	40	9991	27	6	—	—	9991	27	6
Juni	129593	94	10612	10	2	2307	3	8305	7	2
Juli	148938	46	12339	17	—	—	—	12339	17	—
August	107268	13	7554	16	3	—	—	7554	16	3
September	145038	26	11363	15	8	—	—	11363	15	8
Oktober	123124	80	9800	16	9	—	—	9800	16	9
November	136200	5	9252	8	6	—	—	9252	8	6
Dezember	158587	95	11516	25	6	801	11	10715	14	6
Zusammen	1,463299	42	114010	9	11	3108	14	110901	25	11

Die Monate Juli und November, letzterer, so wie der Dezember insbesondere, rücksichtlich der zahlreichen Kohlen-Transporte, waren die ergiebigsten.

Die Total-Erträge aus dem innern Güter-Transport von 1,463300 Ztr. lieferten mithin, nach Abzug der Rabatt-Vergütungen, die beträchtliche Einnahme von 110901 Thlr. 25 sgr. 11 pf. (436848 Ztr. und 21984 Thlr. mehr als im Vorjahr). Darunter gehören 49065 Thlr. allein den Kohlen- und Kalkstein-, 31029 Thlr. den rohen Produkten-, 25465 Thlr. den sogenannten Handelsgüter-, 2136 Thlr. den Postgüter- und 3607 Thlr. den Eilgut- und Geld-Transporten und den Neben-Erträgen an.

In welchem Verhältniß die einzelnen Absende- und Empfangs-Stationen insbesondere aber vor allen Köln, alsdann Aachen und dann Eschweiler, und in welchen Abstufungs-Verhältnissen demnächst die übrigen Zwischen-Stationen an diesen Einnahme-Erträgen Theil genommen, dieses ergiebt sich aus nachstehender Zusammenstellung.

Es wurden befördert:

	Von	Geldertrag.			Nach	Geldertrag.		
	Ztr.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ztr.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Köln	252628	31913	8	5	525046	48416	12	9
Königsdorf . .	323	40	21	—	16011	1016	—	—
Horrem . . .	1562	112	25	6	90569	4929	16	6
Buir	48591	2877	4	6	27439	1286	13	—
Düren . . .	43627	3488	27	—	380262	19307	8	6
Langerwehe .	29974	1777	14	3	29922	1616	11	3
Eschweiler . .	510168	24985	6	6	68953	3511	28	9
Stolberg . .	7934	418	3	—	1258	152	16	9
Aachen . . .	565366	44840	24	9	236989	23524	15	8
Herbesthal . .	3126	447	11	3	86850	5105	16	9
Provision, Gebühren und Neben-Erträge .	—	—	—	—	—	2035	6	—
Zusammen	1,463299	110901	25	11	1,463299	110901	25	11

Wenn die Gegenstände aufgefaßt werden, deren Transport hauptsächlich zu den Einnahme-Quellen dieses Verkehrs beitrugen, so sind es vor allen die aus den Wurm- und Inde-Revieren auf die Bahn gelangenden Steinkohlen, welche den beträchtlichsten Versand bilden, indem die Hälfte des ganzen Transport-Quantums, nämlich 726267 Ztr., aus Kohlenladungen bestand.

Die Wichtigkeit dieses Transport-Gegenstandes, welcher bereits im vergangenen Winter zu Köln mit den Roer-Kohlen in eine bemerkbare Absatz-Konkurrenz getreten, die auch gegenwärtig für den Ziegeleibedarf stark in Zunahme begriffen ist. Im Ganzen wurden an Indekohlen von Eschweiler 440885 Ztr. und an Wurmkohlen 285382 Ztr. per Eisenbahn befördert, wovon nach Düren . . . . 245706 Ztr.
Köln . . . . 170981 =
Aachen (von Eschweiler) . . . . 107250 =
Herbesthal . . . . 67349 =
Horrem (im Sitze der Braunkohlen-Produktion) . . . . . 57336 =
und nach den übrigen Zwischen-Stationen . . . . 77645 =
transportirt worden sind.

Die Beförderung der inländischen Kohlen nach der Grenz-Station Herbesthal hat die Zufuhr-Konkurrenz der belgischen Kohlen aus Lüttich zu bestehen, welche, ungeachtet des weiten Transportes und der Eingangs-Abgabe von $1\frac{1}{2}$ sgr. pro Ztr., dennoch zu nicht höheren Preisen als die inländischen Kohlen daselbst debitirt werden. Es sind davon 46000 Ztr. nach Herbesthal, für den Bedarf der Eupener Fabriken, eingeführt worden.

Von den andern Waaren-Artikeln, welche von Köln, von Aachen und von den übrigen Stationen dem innern Transport hauptsächlich Nahrung gegeben, sind vornehmlich Roheisen, Schienen und Eisenwaaren von Eschweiler und Düren, Nutz- und Brennholz von Köln und Buir, Getreide, Kolonial-, Droguerie- und Farbewaaren, Wein und Branntwein, Kalkstein von Eschweiler, rohe Wolle von Köln, Papier und gebrannter Kalk von Langerwehe, namhaft zu machen. Der Umfang des belgisch-rheinischen internationalen Güter-Transportes geht in den verschiedenen Beziehungen, aus welchen derselbe aufzufassen ist, aus nachstehender Uebersicht hervor.

Im Monat	Import.				Export.			
	Gewicht.		Geld-Ertrag.		Gewicht.		Geld-Ertrag.	
	Ztr.	Pfd.	Frncs.	Cnt.	Ztr.	Pfd.	Frncs.	Cnt.
Januar	55200	30	20366	67	8407	30	3011	80
Februar	58484	30	22311	4	8357	60	3364	51
März	54394	30	20202	95	14421	30	5854	25
April	90921	60	29980	97	16613	70	6231	51
Mai	92064	40	24985	44	12549	70	5211	87
Juni	120831	90	37568	58	10637	—	4524	75
Juli	174205	30	47020	8	9899	40	3996	53
August	190799	60	48812	5	15730	90	6477	91
September	98641	30	38877	47	11395	80	4308	73
Oktober	86505	—	37879	4	14256	60	5295	58
November	68832	80	27646	58	13357	70	5230	1
Dezember	50117	50	20596	30	15224	60	5982	54
Zusammen	1,140998	30	376247	17	150851	60	59489	99

Der Import weist also eine Masse von

			Thlr.	sgr.	pf.
	1,140998 Ztr. 30 Pfd.,	mit einem Ertrage von	100332	8	6
		der Export			
	150851 " 60 "	mit einem Ertrage von	15864	6	—
zusammen	1,291849 Ztr. 90 Pfd.	und	116196	14	6

nach.

Der erstere ist also um acht mal größer als der letztere gewesen, was zum Theil in der Natur der Handelsbeziehungen, zum Theil aber auch noch in den Konkurrenz-Transport-Verhältnissen liegt, die einer größeren Entwickelung des Waaren-Ausgangs-Verkehrs eben so entgegentreten, als zur Zeit auch der Aufenthalt und die Kosten, welche die Güter-Einfuhr in Belgien zu Verviers zu erleiden hat, eine Ursache der Bevorzugung anderer Transportwege als den der Eisenbahn abgeben.

Von den einzelnen Stationen nach denselben war der Import und Export wie folgt:

a. Import.

Von	Nach Aachen. Ztr.	Pfd.	Nach Eschweiler. Ztr.	Pfd.	Nach Düren. Ztr.	Pfd.	Nach Köln. Ztr.	Pfd.	Nach allen übrigen Stationen. Ztr.	Pfd.	Total. Gewicht. Ztr.	Pfd.	Total. Geld-Ertrag. Francs.	Cnt.	Thlr.	sgr.
Verviers	12969	60	2	80	37	10	4205	40	13	20	17228	10	4996	65	1332	13
Lüttich	243749	—	140282	20	105846	40	29341	20	5869	50	525088	30	87530	12	23341	11
Brüssel	15872	—	—	—	12	50	17459	—	80	80	33424	30	13695	54	3652	4
Antwerpen	44832	70	361	20	3687	80	475522	60	510	90	524915	20	251200	33	66986	22
Ostende	5768	50	—	—	—	40	6866	40	—	—	12635	30	5788	79	1543	20
allen übrigen belgischen Stationen	7018	80	1800	10	1	90	18817	20	69	10	27707	10	13035	74	3476	6
Summe	330210	60	142446	30	109586	10	552211	80	6543	50	1,140998	30	376247	17	100332	16

b. Export.

Von	Nach Verviers. Ztr.	Pfd.	Nach Lüttich. Ztr.	Pfd.	Nach Brüssel. Ztr.	Pfd.	Nach Antwerpen. Ztr.	Pfd.	Nach allen übrigen Stationen. Ztr.	Pfd.	Total. Gewicht. Ztr.	Pfd.	Total. Geld-Ertrag. Francs.	Cnt.	Thlr.	sgr.
Köln	26903	10	31713	—	8038	10	16946	30	4700	80	88301	30	51630	54	13768	4
Düren	799	60	1184	90	16	40	88	40	1302	—	3391	30	1040	15	277	11
Eschweiler	23	40	210	60	66	—	7	20	31	—	338	20	83	73	22	9½
Aachen	31009	60	6151	10	2148	50	2037	40	17071	30	58417	90	6646	56	1772	12
allen übrigen rheinischen Stationen	364	70	—	10	—	80	5	60	31	70	402	90	89	1	23	22
Summe	59100	40	39259	70	10269	80	19084	90	23136	80	150851	60	59489	99	15863	28½
									Import		1,140998	30	376247	17	100332	16
									Summa totalis		1,291849	90	435737	16	116196	14½

Bei Vergleichung der vorstehenden Nachweise tritt die Wichtigkeit der Verkehrs-Beziehungen zwischen den hauptsächlichsten Absende- und Bestimmungs-Stationen dahin hervor, daß die belgischen Stationen Antwerpen und Lüttich die einzigen sind, die eine große Bezugs-Wichtigkeit für die Rheinische Bahn haben. Antwerpen, rücksichtlich der überseeischen Produkte, von welchen 475222 Ztr. nach Köln und 44832 Ztr. nach Aachen, im Ganzen aber 524915 Ztr., zumeist Handelsgüter, den rheinischen Stationen zugeführt worden; Lüttich, rücksichtlich der Zufuhren von Roheisen und Schienen, wovon

243749	Ztr.	zur weiteren Abfertigung nach Aachen,
246128	"	Roheisen nach Düren und Eschweiler,
35211	"	nach den übrigen Stationen, incl. Köln,

im Ganzen 525088 Ztr. eingeführt worden sind.

Von den übrigen belgischen Versand-Stationen sind nur Brüssel, Ostende und Verviers namhaft zu machen, die einige Wichtigkeit darbieten.

Köln hat von belgischen Gütern bei Weitem die Mehrzahl mit 552211 Ztr., Aachen aber auch eine bedeutende Gütermasse mit 330210 Ztr. bezogen.

Von den rheinischen Stationen hat Köln 88301 Ztr., Aachen 58418 Ztr. zum Export nach Belgien auf die Bahn geliefert. Das übrige, unbeträchtliche Quantum gehört den Zwischen-Stationen an.

Wir heben von den wichtigsten Waaren-Artikeln, welche den Gegenstand des internationalen Transports bildeten, folgende hervor:

Vom Import:

Roheisen	295615	Ztr.,
Rohzucker	230639	"
Schienen	188014	"
rohe Häute	68327	"
Twist	33112	"
Kaffe	21728	"

rohe Erzeugnisse: rohe Baumwolle, Farbholz, Hopfen, Oel, Talg, Thran.

Vom Export:

Eisenwaaren	14035	Ztr.,
Wein	10383	"
rohe Wolle	11167	"

Getreide und Hülsenfrüchte, Wollen-Zeug-Waaren u. s. w.

Für eine beträchtliche Menge von Roheisen, circa ¼ Million Ztr. jährlich, und von Schienen, sichern Lieferungs-Verträge von mehrjähriger Dauer den Transport auf der Belgischen und Rheinischen Eisenbahn bis zu den Bestimmungs- oder Ueberladungs-Orten Eschweiler, Düren oder Köln, so daß über die noch bei Weitem größere Zufuhr-Entwickelung des internationalen Güter-Transportes keine Zweifel obwalten können.

Hinsichtlich der auf Berechnung per Meile und Zentner gegründeten Durchschnitts-Ermittelungen der Erträge, so wie der Vergleichungen mit denen des Vorjahres, verweisen wir auf nachstehende Uebersicht.

Beim innern Transport kamen pro Ztr. 2 sgr. 3 pf. ein. Auf eine Meile wurden transportirt 7,948388 Ztr., es betrug daher bei einem Er-

trage von 110901 Thlr. 25 sgr. 11 pf. die Einnahme pro Zentner und Meile 5,023 pf.

Beim Rheinisch-Belgischen Transport-Verkehr ergaben sich folgende Resultate:

Pro Zentner ist aufgekommen.	Ertrag.		Auf eine Meile wurden transportirt				Ertrag pro Zentner.	
	sgr.	pf.		Thlr.	sgr.	pf.	sgr.	pf.
Für den Import . . .	2	7,66	8,553683 Zentner für .	100332	16	—	0	4,228
Für den Export . . .	3	1,85	1,165238 = = .	15863	28	6	0	4,91
Ueberhaupt	2	8,38	9,718921 = = .	116196	14	6	0	4,30

Durchschnitts-Ergebnisse.

a. Innerer Transport-Verkehr.

	Pro 1843.				Pro 1844.			
	Pro Zentner überhaupt.		Pro Zentner und Meile.		Pro Zentner überhaupt.		Pro Zentner und Meile.	
	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.
Von Postgütern	9	3	1	3	9	4	1	3
= Eilgütern	17	3	2	4	15	9	2	2
= Steinkohlen und Steinen . . .	1	6	—	4	1	7	—	4
= Eisen und rohen Produkten . .	2	7	—	5	2	5	—	5
= Handelsgütern	4	6	—	6	4	11	—	7

b. Rheinisch-Belgischer Transport-Verkehr.

	Pro 1843.				Pro 1844.			
	Pro Zentner überhaupt.		Pro Zentner und Meile.		Pro Zentner überhaupt.		Pro Zentner und Meile.	
	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.	sgr.	pf.
Von Roheisen auf kurze Strecken . . .	—	9	—	3	—	—	—	—
Von anderen Gegenständen	4	—	—	8,65	—	—	—	—
Vom Import überhaupt .	1	6,53	—	5,67	2	7,66	—	4,22
Vom Export überhaupt . .	3	6	—	6,68	3	1,85	—	4,91

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn transportirt und dafür eingenommen:

	Zentner.	Einnahme. Thlr.	Sgr.
Im Januar . .	186159	14299	7
= Februar . .	161194	13100	27
= März . . .	257483	21692	9
= April . . .	294468	26481	20
= Mai . . .	285765	24409	23
= Juni . . .	306157	25302	20
= Juli . . .	303084	24923	13

		Ztr.	Thlr.	Sgr.
Im August	.	261697	20988	5
" September	.	250314	19438	18
" Oktober .	.	305977	23449	8
" November	.	324229	26010	16
" Dezember	.	311938	24098	29
An sonstigen Einnahmen aus dem Güterverkehre			18982	20
Zusammen		3,248465	283178	5

50. Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Geschichte dieses Projekts.

(Seite 1057.)

Der Antrag der Gesellschaft, ihr die Dominial-Steinkohlengruben zu Kirchrath auf eine bestimmte Anzahl Jahre abzutreten, kam im Juni 1845 bei den General-Staaten Hollands zur Sprache. Die zweite Kammer nahm den betreffenden Gesetz-Entwurf, Verleihung der Dominial-Kohlenminen von Kirchrath auf 99 Jahre an die Cessionäre der Eisenbahn von Mastricht nach Aachen, mit 44 gegen 3 Stimmen an. Bedenken fand besonders nur die lange Zeit der Konzession, da diese für die Rheinbahn (Utrecht-Arnheim) doch nur auf 50 Jahre, und für die sogenannte Holländische Bahn (von Amsterdam über den Haag nach Rotterdam) sogar nur auf 33 Jahre festgesetzt sei. Die Minister vertheidigten diese Zeit-Differenz aus dem Gesichtspunkte der sehr verschiedenen Rentabilität der betreffenden Bahnen. Könnten die Privaten größere Vortheile aus den Kirchrather Kohlengruben ziehen, die 1838, ehe Belgien einen hohen Eingangszoll auf die Steinkohlen legte, 74000 fl. dem Schatze eingebracht haben, so sei das kein Verlust, sondern nach Ablauf der Konzession ein Nutzen für den Staat. Nach dem durchschnittlichen Erträgniß der Gruben in den letzten dreißig Jahren betrage das der Bahngesellschaft zuzugestehende Opfer nur jährlich 8000 fl., die man nicht betrachten dürfe, wenn es gälte, das Herzogthum Limburg wieder in eine günstigere Lage zu bringen.

Da auch die erste Kammer Ende Juni 1845 diese Konzession genehmigte, so wurde auf den 14. Juli 1845 zu Aachen eine General-Versammlung der Aktionäre einberufen.

Dem in dieser Versammlung vom bisherigen Komité erstatteten Berichte entnehmen wir Nachstehendes:

Obgleich schon, heißt es darin, bei der Aktien-Zeichnung die gegründetsten Hoffnungen ausgesprochen werden konnten, so haben sich diese doch noch in einem höheren Grade verwirklicht, als man damals ahnen konnte. Zu jener Zeit bezweckte die Bahn nur die Verbindung zweier Städte von zusammen 80000 Einwohnern, die Belebung des Verkehres mit einer höchst fruchtbaren und bevölkerten Gegend, die Verbindung der von Amsterdam und Rotterdam nach Mastricht führenden Wasserstraße mit der Rheinischen Eisen-

bahn, die Heranziehung beträchtlicher Steinkohlen-Transporte und die Nutznießung der Königlich Niederländischen Kohlenbergwerke bei Kirchrath. Nach den neueren Verhältnissen dagegen wird unsere Bahn von Mastricht aus nach zweierlei Richtungen, nämlich über Lüttich und Hasselt, und innerhalb weniger Jahre mit dem Belgischen Eisenbahn-Netze verbunden werden, auch wahrscheinlich in nicht langer Zeit eine Eisenbahn-Verbindung mit dem Holländischen Hafen Middelburg erlangen. Die beiden neuen Verbindungen mit dem Belgischen Eisenbahn-Netze über Lüttich und Hasselt sind von den belgischen Kammern gutgeheißen, die Gesellschaft, welche sich für die Bahn nach Middelburg gebildet hat, findet bei dem Königlich Niederländischen Gouvernement gute Aufnahme. Zu diesen Eisenbahn-Verbindungen kommt noch die auf Kosten des belgischen Gouvernements auszuführende und bereits feststehende Erbauung eines Kanals von Lüttich nach Mastricht, die im J. 1846 bevorstehende Vollendung der Kanäle, welche die letztere Stadt mit Antwerpen verbinden, und die in Aussicht stehende Erbauung einer Eisenbahn von Aachen über Gladbach nach Düsseldorf. Alle diese neuen, großartigen Transportmittel werden die Frequenz auf unserer Bahn stark vermehren, während die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft noch den besonderen Nutzen bringt, daß sie theilweise unsere Bahn benutzen und deßhalb an den Kosten beizutragen haben wird. Daß die Niederländischen General-Staaten die Uebertragung der Kohlenbergwerke bei Kirchrath genehmigt haben, ist aus öffentlichen Blättern bekannt; hiernach wird mit dem Königlich Niederländischen Gouvernement der Vertrag definitiv abgeschlossen werden, nach welchem unsere Gesellschaft diese Kohlenbergwerke während 99 Jahren zu vortheilhaften Bedingungen zu benutzen hat. Die Vorarbeiten für die Richtung der Bahn sind ebenfalls beendigt und der Kostenanschlag mit den Zweigbahnen nach dem preußischen und holländischen Kohlen-Reviere auf 2,522670 Thlr. festgesetzt, so daß von dem ursprünglichen Kapitale noch mehr als 200000 Thlr. für den Betrieb übrig bleiben werden.

Nach Mittheilung dieser Data in der General-Versammlung wurde zur Berathung der Statuten geschritten, diese mit geringen Modifikationen angenommen und alsdann zur Wahl der Direktion und Kontrol-Kommission übergegangen.

Die Konzession zur Anlage der Bahn wurde im Oktober 1845 vom preußischen und niederländischen Gouvernement ertheilt, von letzterem das Gesellschafts-Statut auch genehmigt, während dasselbe in Preußen, wegen einiger noch zu erledigenden Formalitäten, die Bestätigung erst Anfangs Februar 1846 erhielt. — Da nun bereits bis Ende Januar 1846 zwei Einzahlungen von 10 Prozent geleistet und bereits der Bau, nachdem vom Finanz-Ministerium die Erlaubniß dazu ertheilt war, begonnen hat, so kann man wohl erwarten, daß im Laufe des Jahres 1846 mit größter Energie die Ausführung dieses wichtigen Werkes betrieben werden wird, eines Werkes, das an und für sich für die verbundenen Städte, für den Handel und Verkehr des ganzen Landes von höchstem Nutzen, zugleich den Theilnehmern, vermöge der großen, ihnen gewährten Vortheile, den vollsten Ersatz verspricht.

b. Richtung und Länge der Bahn.

Die Bahn schließt sich der Rheinischen Eisenbahn auf dem Aachener Bahnhofe an, durchschneidet einen Theil der Stadt, geht an Richterich vorbei und verläßt bei Vetschau, unweit Richterich, das preußische Gebiet, um in der Richtung über Gülpen und Falkenburg die Maas bei Mastricht zu erreichen. — Die Länge der Bahn beträgt etwa 9 Meilen, wovon auf preußisches Gebiet eine circa 1 Meile lange Bahnstrecke kommt.

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

Diese sind für die Hauptbahn mit den Zweigbahnen nach dem preußischen und holländischen Kohlen-Reviere auf 2,522670 Thlr. veranschlagt. Das Aktien-Kapital beträgt 2,722700 Thlr. und wird durch Aktien à 100 Thlr. gedeckt. Eingezahlt sind darauf bereits 20 Prozent.

Der niedrigste Kours der Aktien war $97\frac{2}{3}$, der höchste $107\frac{1}{2}$, der jetzige (21. Februar 1846) $97\frac{7}{8}$. B.

51. Bonn-Kölner Eisenbahn.

(Seite 1059.)

c. Anlage- und Einrichtungskosten.

(Seite 1067.)

Zusammenstellung

der bis Ende Dezember 1844 verausgabten und noch später zu verausgabenden Summen, im Vergleich mit der Zusammenstellung des Seite 1067 angeführten Berichtes vom 8. April 1844.

Titel.	Ausgegeben bis Ende 1844.			Noch auszugeben.			Summe.			Annahme des vorjährigen Berichtes.
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.
A. Baukapital.										
1) Vorarbeiten	5543	12	11	—	—	—	5543	12	11	5544
2) Grund-Erwerbung	124509	—	5	102600	—	—	227109	—	5	215000
3) Unterbau	132636	—	1	12000	—	—	144636	—	1	122709
4) Oberbau	248769	19	3	27347	—	—	276116	19	3	258839
5) Bahnhöfe und Stationen . .	115719	22	9	50965	22	10	166685	15	7	98652
6) Allgemeine Verwaltung . .	39030	24	11	—	—	—	39030	24	11	34828
7) Verzinsung des Baukapitals .	26950	11	3	—	—	—	26950	11	3	25749
Summe A. Baukapital	693159	1	7	192912	22	10	886071	24	5	761321
B. Betriebskapital.										
1) Vorarbeiten	2335	—	—	—	—	—	2335	—	—	2335
2) Lokomotive	88494	24	6	30000	—	—	118494	24	6	84490
3) Wagen	78757	7	6	14800	—	—	93557	7	6	89984
4) Einrichtung ꝛc. d. Werkstätten	16952	16	3	5320	—	—	22272	16	3	23441
5) Mobiliar und sonstige Ausstattung der Betriebslokale .	2893	22	7	2450	—	—	5343	22	7	5595
Summe B. Betriebskapital	189433	10	10	52570	—	—	242003	10	10	205845
Hierzu Summe A. Baukapital .	693159	1	7	192912	22	10	886071	24	5	761321
Zusammen	882592	12	5	245482	22	10	1,128075	5	3	967166
Durch 8760 Aktien, à 100 Thlr., sind eingezahlt	—	—	—	—	—	—	876000	—	—	876000
Bleibt zu beschaffen	—	—	—	—	—	—	252075	5	3	91166

Hiernach würde die Meile Bahn, mit Einschluß von 3 Bahnhöfen und 3 Stationen, ungefähr 221500 Thlr., und mit Hinzurechnung des Betriebs-Kapitals, 289300 Thlr. kosten. Bereits in dem Seite 1078 Angeführten wurde das Aktien-Kapital von 876000 Thlr. als unzureichend für die Vollendung des Bahnbaues und für die nothwendige Ausstattung an Betriebs-Material bezeichnet, die Deckung des Mehrbedarfs aber durch den Verkauf des zur Bahn nicht benutzten und ohne Anwendung des Expropriations-Verfahrens gekauften Terrains zu Bonn (52148 Quadratfuß und Köln 120628 Quadratfuß), in Aussicht gestellt, wenngleich anzunehmen ist, daß der Verkauf dieses Terrains eine recht namhafte Summe aufbringen wird, so läßt sich diese in Zahlen nicht genau darstellen, weshalb die Direktion, im Einverständniß mit dem Verwaltungs-Rathe, als angemessen erachtete, vorläufig den vorübergehenden Kredit zu benutzen und alsdann einer späteren General-Versammlung, über die definitive Beschaffung der dann als nothwendig ermittelten Fonds, geeignete Vorschläge zu machen.

Nach Verwerthung dieser Grundstücke werden sich die vorhin pro Meile berechneten Kosten verhältnißmäßig bedeutend reduziren.

Ueber die einzelnen Ausgaben enthält der von der Direktion den Aktionären, in der am 17. April 1845 zu Bonn gehaltenen General-Versammlung, erstattete Bericht im Wesentlichen Folgendes.

A. Baukapital.

1) Vorarbeiten.

„Durch den provisorischen Ausschuß und die Direktion wurden hierfür, wie bereits im vorigen Berichte (Seite 1067) erwähnt, 5543 Thlr. 12 sgr. 11 pf. verausgabt.

2) Grund-Erwerbung.

Für die Grund-Erwerbung ist bis Ende 1844 verausgabt worden 124509 Thlr., und blieb zur Berichtigung der in diese Periode fallenden Abschlüsse noch zu verausgaben die Summe von 13971 Thlr.

Außerdem sind in gegenwärtigem Jahre neue Regulirungen für die Summe von 2621 Thlr. hinzugekommen, welche jedoch nicht in die vorjährige Abrechnung gehören.

Der größte Theil der kleineren Parzellen ist acquirirt und über bedeutende Strecken sind mit größeren Grundbesitzern Vereinbarungen auf gütlichem Wege zu Stande gekommen.

Es bleibt aber noch ein großer Theil der Bodenfläche von Grundbesitzern und Korporationen zu acquiriren. Wenn wir auch hoffen dürfen, daß mehrere derselben dem Gefühl für Gemeinnützigkeit und der Anerkennung einer reichlichen Taxe, welche nach dem Gesetze nur auf den Bodenwerth vor Anlage der Bahn und nicht auf die Werth-Erhöhung nach derselben basirt sein darf, zugänglich sein werden, so lehrt uns doch leider die Erfahrung, daß wir nicht selten in dem Falle sind, den Schutz der Gerichte gegen die ungemessenen Forderungen von Grund-Eigenthümern anrufen zu müssen, die es zwar recht bequem finden, ihr Besitzthum durch das beste Kommunikations-

mittel bedeutend an Werth gewinnen zu sehen, aber nichtsdestoweniger den gestiegenen Werth zunächst an der Gesellschaftskasse versuchen wollen.

Insbesondere bieten die sogenannten Inkonvenienzen der Durchschneidung größerer Güter ein weites Feld zur Beschönigung vieler übertriebenen Forderungen dar, und obgleich diese Inkonvenienzen in einer stark bevölkerten Gegend, deren Lebensprinzip und Wohlstand auf der Theilung des Bodens beruht, häufig in das Gebiet einer spekulativen Theorie gehören, so werden dergleichen hypothetische Nachtheile doch auf alle mögliche Weise in die Höhe geschraubt, um sie dem Richteramte wahrscheinlich zu machen.

In dieser Lage der Sache ist es schwer, die erforderlichen Summen im Voraus zu bestimmen; um aber sicher zu gehen, haben wir für die Abwickelung der ganzen Grund-Erwerbungs-Angelegenheit und der damit in Verbindung stehenden Rubriken, an Vermessungs-, Taxations-, Prozeß-, Notariats- 2c. Kosten, eine Summe in Voranschlag gebracht, welche hoffentlich ausreichen wird. Wir nennen dieselbe . . . . 86008 Thlr.,
wozu die oben genannten Zahlen hinzutreten mit . . . . . 16592 =
und ein Total von . . . . 102600 Thlr.
darstellen, welches den im vorigen Berichte angenommenen Voranschlag um 12109 Thlr. übersteigt.

3) Unterbau.

a. Erdarbeiten.

Es sind bis Ende Dezember 1844 ausgegeben 84038 Thlr. 2 sgr. 5 pf.

Für noch auszuführende Erdarbeiten in Brühl, Roisdorf und Kalscheuren, so wie für noch nicht bezahlte Reste 6000 Thlr.

Die Mehrausgabe von 13297 Thlr. 2 sgr. 5 pf. gegen den vorjährigen Bericht wurde größtentheils verursacht durch die nothwendige Anschüttung breiterer Banquets, um den Unterlagsschwellen eine festere Lage zu geben, durch Erbreiterung der Gräben, Ausfüllen der Kiesgruben, so wie durch das Erforderniß, alle Stationen mit zwei Geleisen und zwei Einsteigebühnen zu versehen, worauf früher nicht gerechnet war.

Die Kronenbreite der Bahn beträgt durchgängig 26 Fuß mit 1½füßiger Böschung.

b. Brücken, Durchlässe, Viadukte und Brunnen, bis Ende 1843 32038 Thlr., bis Ende 1844 34667 Thlr. 27 sgr. 8 pf.

Wir können bis diesen Augenblick noch keine genauen Angaben der durch den Andrang der Wasserfluthen nachträglich zu bauen nöthig erachteten Durchlässe und daraus entstehenden Kosten mittheilen, und haben daher als Maximum 6000 Thlr. angenommen.

4) Oberbau.

a. Kiesbeschaffung, bis Ende 1843: 24275 Thlr.

Wie bereits bei den Erdarbeiten angeführt, wurden stärkere Banquets und neue Ausweichungen für nothwendig erachtet, die eine Kies-Unterlage erhalten mußten, wodurch eine Mehrausgabe gegen den Anschlag im vorjährigen Berichte entstand.

Die Ausgabe betrug bis Ende Dezember 1844 26439 Thlr. 22 sgr. 2 pf.

Es wurden für diese Summe ungefähr 18000 Schachtruthen Kies beschafft, wodurch ein Kieslager von 18 Zoll Höhe als Unterlage für die Schwellen gebildet wurde.

b. Querschwellen und scharfkantige Unterlagen (1843 49128 Thlr. angeführt).

Es sind für Beschaffung der Querschwellen bis Ende Dezember 1844 verausgabt 30285 Thlr. 13 sgr. 9 pf.

Für unbezahlte Forderungen und für neuen Bedarf zu den projektirten Ausweichungen bei Kalscheuren und Roisdorf, Reserve u. s. w. werden wir noch circa 22000 Thlr. nöthig haben.

c. Schienen (1843 150391 Thlr. angeführt) 30000 Ztr., welche 150707 Thlr. 29 sgr. 11 pf. kosteten.

Zur Ausführung der projektirten Ausweichungen in Roisdorf und Kalscheuren wurden später noch 360 Schienen, à 15 Fuß,
20 „ à 18 „
20 „ à 12 „
zu bereits gestiegenen, aber noch immer niedrigen Preisen angekauft, wofür noch 3347 Thlr. zu verausgaben sein werden.

d. Befestigungsmittel. (1843 15673 Thlr. angeführt).

Es wurden verausgabt: für Schienenstühle 7463 Thlr. 10 sgr., für Nägel 6999 Thlr. 8 sgr. 2 pf., für Keile 2057 Thlr. 19 sgr. 6 pf., Summe 16520 Thlr. 7 sgr. 6 pf.

Es sind noch zu verausgaben für die Ausführung der beiden oben genannten Ausweichungen 1000 Thlr.

e. Legen des Oberbaues. (1843 19372 Thlr. angeführt).

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Für das Legen des Oberbaues wurde an Arbeitslohn, mit Hinzurechnung der Ausgaben für Beschaffung und Instandhaltung der nöthigen Geräthschaften	18939	7	7
ausgegeben, und es werden zur Vollendung der projektirten Geleise noch 1000 Thlr. verwendet werden müssen.			
Ferner wurden verausgabt für Wege-Uebergänge, Pflasterung, Grenz- und Prellsteine	4174	20	4
Für Barrièren, Baumpflanzungen und Distanzpfähle .	1702	8	8
Total	24816	6	7

5) Bahnhöfe und Stationen.

a. Bahnhof zu Bonn. (1843 37824 Thlr.).

Stationshaus	11645	—	—
Wagenschuppen mit Schiebebühne	7182	—	—
Lokomotivschuppen	4678	—	—
Coaksschuppen	1954	—	—
Werkstatt-Gebäude . . . . (stand 1843 unter Betriebskapital)	11306	—	—
Mauerwerk zur Drehscheibe, Kanäle, Brunnen, Pflaster, Abtritte u. s. w.	3181	1	8

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Drehscheiben, Wasserkrahne, Rohrleitungen, Wasser-Reservoirs, Ausweichungen	9510	5	5
Zusammen	49456	7	1

In den genannten Gebäuden waren keine Räume zur Unterbringung der Werkstatt-Materialien und anderer Vorräthe vorhanden, es wurde demnächst der Bau eines neuen, dazu bestimmten Gebäudes beschlossen und noch im Jahre 1844 begonnen. Später wurde die Nothwendigkeit erkannt, einige Beamten-Wohnungen auf dem Bahnhofe selbst einzurichten, und beschlossen, diesen Zweck durch Aufsetzung eines zweiten Stockwerks auf das Magazin-Gebäude zu erreichen. Es sind dafür in Summa veranschlagt: 5676 Thlr.

Es sind jetzt die Reisenden beim Austritt aus den Wartesälen bis zum Einsteigen in die Waggons der Witterung blosgestellt, ein namentlich für die End-Stationen sehr fühlbarer Uebelstand. Dann sind die Waggons der Züge, bei den unzureichenden Räumen zum Unterbringen derselben, dem Wind und Wetter Tag und Nacht exponirt, wodurch das Verderben derselben beschleunigt wird. Um beiden Uebelständen abzuhelfen ist die Ausführung einer Einsteigehalle projektirt, die auf 8000 Thlr. für Bonn veranschlagt ist.

Endlich sind noch zur Vollendung der bereits stehenden Bauwerke erforderlich: 4000 Thlr.

b. Bahnhof zu Köln. (1843: 35130 Thlr.).

Bis Ende 1844: 37836 Thlr.

Die Bauten auf dem Bahnhofe zu Köln sind aber noch keinesweges beendigt und werden zur Vollendung derselben noch erforderlich sein:

zur Ausführung einer Einsteigehalle wie in Bonn	8000	Thlr.
zum Bau eines Kesselhauses für eine kleine Dampfmaschine .	200	=
zur Einrichtung für die Gasbeleuchtung	550	=
zur Vollendung der inneren Einrichtung des Stationshauses und zu einigen nothwendigen Veränderungen an der Drehscheibe und Rampe	1280	=

c. Bahnhof zu Brühl. (1843: 15015 Thlr.).

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Stationshaus und Einsteigebühne, Mauerwerk zur Drehscheibe, Abtrittsgebäude	11039	—	—
Ausweichungen, Drehscheibe, Rampe u. s. w.	2267	10	11
Zusammen	13306	10	11

Es bleiben noch zu beschaffen:

Für Einrichtung der Wartesäle, Verputzen des Gebäudes, für Anlage eines Uhrthurmes, Bedielung der Halle und für sonstige Veränderungen	1310	—	—
Für einen projektirten Wagen- und Lokomotiv-Schuppen, für Abschluß der Vorhalle, für eine Pumpe	6847	—	—

d. Stationen. (1843: 600 Thlr.).

1) Sechtem	. .	997	Thlr.	—	sgr.	—	pf.
2) Roisdorf	. .	388	"	—	"	—	"
3) Kalscheuren	.	22	"	22	"	9	"
Zusammen		1407	Thlr.	22	sgr.	9	pf.

Zur Vollendung der Bauten und sonstigen Einrichtungen auf den Stationen werden erforderlich sein circa 2656 Thlr.

e) Wärterhäuser.

Bei dem ersten Anschlage, so wie im vorjährigen Berichte, waren für Bahnwärter hölzerne Wärterhütten bestimmt; die Erfahrung hat jedoch gelehrt, daß die Erbauung massiver Wärterhäuser ein dringendes Bedürfniß zur Erhaltung eines pünktlichen Dienstes auf der Bahn ist, weil man von Leuten, die gezwungen sind, große Strecken zurückzulegen, bevor sie ihre Dienst-Station erreichen, die gegen die rauhe Witterung auf ihrer Station nur auf das nothdürftigste geschützt sind, nicht erwarten darf, daß sie während 14 bis 16 Stunden Dienstzeit gleiche Aufmerksamkeit auf ihren Dienst verwenden, wie Leute, die dicht neben ihrer Dienst-Station wohnen und dadurch vor unnützer Ermüdung auch zeitweise, wie es der Dienst gestattet, gegen den Einfluß der Witterung geschützt sind.

Es sind 6 Familienhäuser und 10 kleine Wärterhäuser theils fertig gebaut, theils im Bau begriffen, und waren dafür bis Ende Dezember 1844 bereits 5555 Thlr. 7 sgr. 10 pf. verausgabt.

Es bleiben noch zur Vollendung der bereits im Baue begriffenen 5522 Thlr. zu verwenden.

Um den vorgedachten Zweck theilweise im Laufe dieses Jahres zu erreichen, beabsichtigen wir, im Laufe dieses Jahres noch 10 bis 12 Wärterhäuser zu erbauen, wozu wir circa 5000 Thlr. bedürfen werden.

f. Einfriedigungen.

Es wurden bis Ende Dezember 1844 verausgabt: 8158 Thlr. 4 sgr. 2 pf., mit dem Rest der im vorjährigen Bericht für Einfriedigungen ausgeworfenen Summe (10083 Thlr.) werden die noch zu bezahlenden Rechnungen, so wie die Vollendung dieser Arbeiten bestritten werden können.

6) Allgemeine Verwaltungskosten. (1843: 34828 Thlr.)

	Thlr.	Sgr.	Pf.
a. Für die technische Leitung während der Bauzeit, Nivellement, Erhaltung des technischen Bureau's, Beschaffung von Instrumenten u. s. w. wurden verausgabt	18937	2	10
b. Direktion:			
1) Für Entschädigung an die Direktion und den Verwaltungsrath während der Bauzeit, bis 15. Februar 1844, ...	7909	29	6
2) Für Reisespesen, Porto	3878	1	3
3) Unterhaltung des Bureau's und der Rendantur .	4666	7	7
c. Druckkosten:			
1) Aktien, Interimsscheine, Quittungen, Inserate rc.	1398	8	2
2) Bibliothek	181	27	9
d. Beschaffung des Mobiliars für Dienstlokale rc. . .	1017	21	4

	Thlr.	Sgr.	Pf.
e. Insgemein.			
Verschiedene Unkosten zur Eröffnung des Betriebs, Eröffnungsfeier u. s. w.	1041	16	6
Zusammen	39030	24	11

7) Verzinsung des Baukapitals.

Bis Ende 1843 wurden an die Aktionäre an Zinsen für die Ratenzahlung des Baukapitals von 876000 Thlr. gezahlt	39590 Thlr. 10 sgr. 10 pf.
Ebenso für den Zeitraum vom 1. Januar bis 15. Februar 1844	5475 = — = — =
Zusammen	45065 Thlr. 10 sgr. 10 pf.
Davon ab die Zinsen=Vergütung von den Banquiers	18114 = 28 = 9 =
Bleibt Ausgabe	26950 Thlr. 11 sgr. 3 pf.

B. Betriebskapital.

Nach der im vorjährigen Berichte (Seite 1073) mitgetheilten Tabelle betrug der gesammte Personenverkehr zwischen Bonn, Brühl und Köln im Jahre 1836: 537939 Personen; von dieser Summe nahm man an, daß der Bahn 368501 Personen zufallen würden, und hierauf war die Beschaffung des Betriebs=Materials basirt.

Es fuhren jedoch vom 15. Februar bis Ende Dezember 1844: 537610 Passagiere, also in 10½ Monaten 169019 mehr als für 12 Monate angenommen waren. Besonders stark war die Frequenz an Fest= und Feiertagen, wo dieselbe an einzelnen Tagen 7000 Personen überstieg. Die nächste Folge dieser bedeutend stärkeren Frequenz war nothwendige und bedeutende Vermehrung der Betriebsmittel, so daß der erste Anschlag von 120000 Thlr. nicht mehr als maaßgebend betrachtet werden konnte, und nothwendigerweise bedeutend, wie folgt, vermehrt werden mußte.

1) Vorarbeiten.

Die Gehalte und Reisespesen für den Maschinen=Ingenieur und dessen Werkführer, die bis zum Beginn des Betriebes mit Einrichtung der für die Maschinen bestimmten Gebäude und mit Zusammenstellung der Lokomotive u. s. w. beschäftigt wurden, betrugen 2335 Thlr.

2) Lokomotive. (1843: 84490 Thlr.)

Für 5 Lokomotive von Sharp Brothers und Komp. in Manchester wurden nebst Tendern, incl. Transport, Eingangszoll und sonstiger Spesen, 68305 Thlr. 26 sgr. 8 pf., also durchschnittlich für Eine 13725 Thlr. verausgabt. Eine Lokomotive aus der Fabrik der Société de St. Leonhard in Lüttich kostete dagegen nebst Tender, incl. Transport, Eingangszoll und sonstiger Spesen 13735 Thlr.

Zur Beschaffung von Reservestücken und der zur vollständigen Ausrüstung der Lokomotive erforderlichen Werkzeuge wurden verwendet 6453 Thlr. 27 sgr. 10 pf. Es beträgt mithin die Ausgabe für diese 6 Lokomotive nebst Zubehör 88494 Thlr. 24 sgr. 6 pf.

Um eine der Frequenz entsprechende Ausrüstung der Betriebsmittel zu erreichen, sind jetzt noch 2 Lokomotive bei Sharp Brothers und Komp. bestellt, deren Anschaffungskosten etwa 30000 Thlr. betragen werden.

3) Wagen. (1843: 89984 Thlr.)

Für den Wagenpark wurden bis Ende Dezember 1844 ausgegeben 77387 Thlr. 7 sgr. 6 pf.
und restiren noch ungefähr 10000 Thlr.

Außerdem sind noch drei Bagagewagen, à 1600 Thlr., in Bestellung gegeben, welche vor Kurzem abgeliefert sind.

Für Reservestücke u. s. w. sind ausgegeben 1370 = — = — =

Zusammen 78757 Thlr. 7 sgr. 6 pf.

4) Einrichtung und Ausstattung der Werkstätten. (1843: 23441 Thlr.)

Für eine stehende Dampfmaschine in Bonn und eine in Köln, nebst Zubehör, für eine Bohrmaschine, eine Drehbank, eine Hobelmaschine, für Einrichtung einer Schmiede- und Schlosser-Werkstatt, einer Stellmacher-Werkstatt in Bonn, einer Werkstatt zu kleinen Reparaturen in Köln, nebst allen erforderlichen Werkzeugen, wurden verausgabt bis Ende Dezember 1844: 16952 Thlr. 16 sgr. 3 pf., und bleiben noch zu verausgaben: 5320 Thlr.

5) Mobiliar und sonstige Ausstattung der Betriebs-Lokale.

Für Möbel in den Wartesälen, für Uhren, Dezimalwagen, Feuerspritzen, Glocken, Laternen u. s. w. sind bis Ende Dezember 1844 verausgabt: 2893 Thlr. 22 sgr. 7 pf.

Es bleiben für diesen Titel noch zu verausgaben: 2450 Thlr.

d. Steigungs-Verhältnisse.

Statt der Seite 1079 angeführten Steigungs-Verhältnisse geben wir in Nachstehendem eine speziellere Uebersicht derselben.

Entfernung einzelner Punkte der Bahn von der Mitte der Drehscheibe in Bonn.		Nivellements-Tabelle.					
Namentliche Bezeichnung dieser Punkte.	Länge in Ruthen.	Von	Länge in Ruthen.	Horizontal.	Steigungs-Verhältniß.	Steigt Fuß rhein.	Fällt Fuß rhein.
Meckenheimer Straße . . .	90	$0+^{33,4}$	54,5	∞	—	—	—
Endenicher Bach	138,3	$0+^{87,9}$	92,1		1 : 360	2,94	—
Euskircher Straße	203,6	$1+^{80}$	57,5		1 : 400	1,73	—
Dransdorfer Bach	623	$2+^{37,5}$	372,5	∞	—	—	—
Station Roisdorf	1707	$6+^{10}$	390		1 : 915	5,11	—
Bornheimer Brückthor . . .	2217	10	800	∞	—	—	—
Bornheimer Kirchweg . . .	2440	18	450		1 : 654	—	8,25
Station Sechtem	3320	$22+^{50}$	220	∞	—	—	—
Galnerbach	3520	$24+^{70}$	880		1 : 515	20,5	—
Station Brühl	4670	$33+^{50}$	200	∞	—	—	—
Bochemer Pfad	5270	$35+^{50}$	750		1 : 1927	—	4,67
Fischenicher Kölnweg . . .	5770	43	430	∞	—	—	—
Station Kalscheuren . . .	6110	$47+^{30}$	320		1 : 502	7,64	—
Kumar	7010	$50+^{50}$	250	∞	—	—	—
Fort No. 4.	7460	53	1710		1 : 504	—	40,71
Pantaleonsthor	7711,6	$70+^{10}$	450	∞	—	—	—
Traverse in Köln	7781	$74+^{60}$	257		1 : 300	—	10,30
		$77+^{17}$	97,4	∞	—	—	—
			7781			37,47	63,93

Der Bahnhof zu Köln liegt 26,46 Fuß tiefer als der zu Bonn.

f. Art des Bahnbaues; bedeutende Bauwerke.

Die Kronenbreite der Bahn beträgt durchgängig 26, nicht, wie S. 1079 angeführt, 24 Fuß, mit 1½füßiger Böschung.

g. Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Maschinen.

Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths sind:

A. Direktion.

Präsident: Herr J. C. Jung, Rentner und Stadtrath in Bonn;
Vicepräsident: Herr F. Mülhens, Gutsbesitzer auf der Sternenburg bei Bonn;
Direktor: Herr J. H. Degen, Kaufmann und Stadtrath in Bonn;
" " J. Du Mont, Eigenthümer der Kölner Zeitung und Buchhändler in Köln;
" " H. Sonoré, Ingenieur-Hauptmann a. D. in Köln;
Stellvertreter: Herr S. Cahn, Banquier in Bonn;
" " F. Hagen, Kaufmann in Köln;
" " J. Heimann, Kaufmann in Bonn;
" " C. Boisserée, " " Köln;
" " P. Leven, " " Köln;
Subdirektor: Herr R. Krause, Lieutenant a. D. in Bonn.

B. Verwaltungsrath.

Präsident: Herr von Groote, Kanzler in Köln;
Vicepräsident: Herr von Dechen, Berghauptmann in Bonn;

Verwaltungsrath: Herr H. Cahn, Banquier und Stadtrath in Bonn;
= = L. Camphausen, Handelskammer-Präsident und Stadtrath in Köln;
= = F. Giesler, Gutsbesitzer auf Falkenlust bei Brühl;
= = M. Jäger, Hüttenbesitzer in Bonn;
= = F. U. Kyll, Justizrath und Advokat-Anwalt in Köln;
= = J. Lamberz, Justizrath u. Stadtrath in Bonn;
= = A. Lautz, Landgerichtsrath in Köln;
= = P. Mehlem, Kaufmann in Bonn;
= = P. Mülhens, = = Köln;
= = J. Neumann, Rentner in Bonn;
= = J. Noeggerath, Geheimer Ober-Bergrath und Stadtrath in Bonn;
= = H. Stahl, Rentner in Bonn;
= = A. Steinberger, Geheimer Regierungsrath und Ober-Bürgermeister in Köln;
= = E. Weber, Buchhändler in Bonn;
= = J. P. Weyer, Baumeister in Köln;
= = H. von Wittgenstein, Rentner und Stadtrath in Köln.

Außer den sechs, Seite 1080 angeführten Lokomotiven, (eine davon aus der Fabrik der **Société de St. Leonhard** in Lüttich, mit Krummachse, hat innenliegende Cylinder von 13 Zoll Durchmesser, 5½ Fuß hohe Triebräder und 22 Zoll Kolbenhub), sind Anfang 1845 noch zwei Lokomotive, mit auswärts liegenden Cylindern von 14 Zoll Durchmesser, 5 Fuß hohen Triebrädern und 20 Zoll Kolbenhub bei Sharp Brothers und Komp. in Manchester bestellt.

Der Wagenpark bestand im Anfange des Jahres 1845 aus:

	Klasse 1.	2.	3.	4.
2 Wagen I. Klasse mit 4 Koupé's, 6 Rädern, à 32 Personen	64	—	—	—
4 = I. u. II. Kl. = = = à 36 =	64	80	—	—
16 = II. Klasse = = = à 40 =	—	640	—	—
14 = III. = = = = à 40 =	—	—	560	—
8 = IV. = = = = à 60 =	—	—	—	480
8 Güterwagen, vierrädrig, auch zu Stehplätzen zu benutzen, à 40 Personen	—	—	—	320
6 Bagagewagen, sechsrädrig	—	—	—	—
4 Chaisen, vierrädrige Wagen	—	—	—	—
Summe	128	720	560	800

Also 61 Wagen, mit 2208 Plätzen.

h. Betriebseinnahmen und Betriebskosten.

(Seite 1081.)

Die Einnahmen in dem Zeitraume vom 15. Februar bis 31. Dezember 1844 waren:

	Thlr.	sgr.	pf.
Personengeld	100702	10	1
Chaisen, Hunde und Ueberfracht .	1466	26	1
Güterfracht	191	25	6
Postgüter	683	8	3
Verkauf unbrauchbaren Materials	85	23	—
Zinsen von den Banquiers . .	817	—	—
Zusammen	103947	2	11

Die Betriebs-Einnahmen, so wie die im Jahre 1845 aufgekommenen vertheilten sich wie folgt:

Monat.	Vom 15. Februar bis ult. Dez. 1844. Thlr.	sgr.	pf.	1845. Thlr.	sgr.	pf.
Januar	—	—	—	6281	2	4
Februar	3061	7	5	6036	2	11
März	6706	29	6	6890	—	—
April	9364	25	3	8794	17	6
Mai	13138	20	—	12303	10	11
Juni	11023	6	9	12015	18	9
Juli	11157	13	6	13351	1	5
August	10708	16	9	19906	4	—
September . . .	14789	6	—	14954	2	—
Oktober	9734	11	2	11024	27	1
November . . .	6808	7	10	9107	19	—
Dezember . . .	6551	15	9	7317	29	9
Zusammen	103044	9	11	127980	15	8
Außerdem andere Einnahmen .	902	23	—	1700	—	—
Summe	103947	2	11	129682	15	8

Die Ausgaben in dem Zeitraume vom 15. Februar bis ult. Dezember 1844 beliefen sich dagegen auf 51624 Thlr. 24 sgr. 7 pf., und zwar:

	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Tit. I. Bahnverwaltung				17257	7	6
" II. Verwaltung des Betriebs-Materials	23956	24	10			

	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Davon ab an bereits bezahlten, noch nicht gebrauchten Materialien	2835	12	6			
				21121	12	4
Tit. III. Verwaltung des Betriebs				7034	10	5
= IV. Allgemeine Verwaltung				6211	24	4
Zusammen				51624	24	7
Die Einnahme betrug				103947	2	11
mithin Reinertrag				52322	8	4

Dieser wurde, wie nachstehend, vertheilt:

1. Entschädigung der Direktion (für 10½ Monate)	1750	—	—
2. Zinsen des Aktienkapitals à 5 Prozent (für 10½ Monate)	38325	—	—
3. Gewinn-Dividende (1 Proz. pro Aktie) . .	8760	—	—
4. Zum Reservefonds	3487	8	4
Zusammen	52322	8	4

In Bezug auf die einzelnen Betriebs-Ausgaben führen wir Nachstehendes an.

Tit. I. Bahnverwaltung.

	Thlr.	sgr.	pf.
An Gehalten für den Bahn-Ingenieur, die Bahnmeister, Bahnwärter und Weichensteller	6410	15	11
Instandhaltung der Bahn, für Tagelohn und Material .	9433	24	—
Unterhaltung der Geräthe und Werkzeuge	69	8	6
Instandhaltung der Bauwerke	188	14	1
Bekleidung des Dienstpersonals	1155	5	—
Zusammen	17257	7	6

Die vorstehenden Ausgaben werden für spätere Jahre wenig maaßgebend sein, weil in dem hier nachgewiesenen Betriebsjahr noch Bau und Betrieb zusammenfielen, wodurch es oft sehr schwierig wurde, die Ausgaben gehörig zu scheiden, weil ferner die Unterstopfungen der Geleise, wegen Senkung der Dämme im ersten Jahre, in der Regel mehr Arbeit und Kies erfordern als später, dagegen der Verbrauch an anderem Material, so wie die Erhaltung der Bauwerke im ersten Jahre weit geringere Ausgaben als in späteren Jahren erfordert.

Tit. II. Verwaltung des Betriebs-Materials.

Der Betrieb wurde am 15. Februar 1844 mit 4 Lokomotiven (No. I., II., III., IV.) von Sharp Brothers u. Komp., mit 12 Zoll Cylinder Durchmesser, eröffnet; im April erfolgte die Lieferung einer fünften Lokomotive (No. VI.) von der Société de St. Leonard in Lüttich; im Juli lieferten die Herren Sharp Brothers noch eine Lokomotive (No. V.). Diese 6 Lokomotive legten zusammen bis ult. Dezember 1844: 14442 Meilen zurück, davon No. II. die größte Meilenanzahl mit 2932, No. IV. die kleinste mit 2022 Meilen.

Im Monat Februar war der Verbrauch der Lokomotive an Brennmaterial am stärksten: 215,65 Pfund, im Dezember am geringsten: 125 Pfund Coaks pro Meile. Der Durchschnittsverbrauch stellt sich auf 142,80 Pfund Coaks pro Meile, incl. Reserve und Anheizen.

Die Coaks, incl. Holz zum Anheizen 2c., haben 9905 Thlr. 14 sgr. 7 pf. gekostet, mithin das Brennmaterial pro Meile 20 sgr. 7 pf.

Als Schmiermaterial für die Lokomotive wurde Knochen-, Spermaceti- und Gallipoli-Oel angewendet; als bestes Material bewährte sich das Spermaceti-Oel. Der stärkste Verbrauch war im Monat März und betrug im Durchschnitt 0,72 Pfd. pro Meile; der geringste im Monat Dezember: 0,26 Pfd. pro Meile; der Durchschnittsverbrauch in den 10½ Monaten des Betriebes: 0,48 Pfd. pro Meile.

Es wurden im Ganzen verbraucht 6979 Pfd. Oel, im Betrage von 1363 Thlr. 21 sgr. 9 pf. und 521 Pfd. Talg, im Betrage von 101 Thlr. Das Schmiermaterial für Lokomotive kostete demnach in Summa 1464 Thlr. 21 sgr. 9 pf., im Durchschnitt pro Meile 3 sgr.

Das Nähere über die Leistungen der Lokomotive, den Coaks- und Oelverbrauch ergiebt nachstehende Uebersicht:

Monat.	Nummer der Maschine.						Summe.	Coaks-Verbrauch.	Oel-Verbrauch.	Coaks-Verbrauch pro Meile.	Oel-Verbrauch pro Meile.
	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.					
	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Februar	96	208	72	16	—	—	392	84538	276	215,65	0,70
März	127	300	243	260	—	—	930	176249	670½	189,51	0,72
April	292	404	196	188	—	4	1048	189095	749½	174,44	0,69
Mai	462	196	447	356	—	324	1785	240220	904	134,77	0,50
Juni	224	252	260	310	—	424	1470	202300	662	137,60	0,45
Juli	232	232	256	248	190	400	1558	200000	768	133,70	0,49
August	56	288	388	146	382	288	1548	201200	717	130,00	0,46
September	—	276	344	390	460	202	1672	222300	793	132,00	0,47
Oktober	152	240	384	145	367	216	1504	215200	630	143,00	0,42
November	256	284	274	—	296	120	1230	163600	482	133,00	0,39
Dezember	269	252	—	342	362	44	1269	158623	327	125,00	0,26
Summe	2166	2932	2864	2401	2057	2022	14442	2,053327	6979	142,80	0,48

Der Verbrauch an Putzmaterial für die Lokomotive betrug 359 Thlr. 17 sgr. 6 pf., mithin 9 pf. pro Meile.

Für die Instandhaltung und Reparatur der Lokomotive wurden verausgabt:

an Material	92 Thlr.	28 sgr.	5 pf.
= Arbeitslohn . . .	438 =	25 =	6 =
	531 Thlr.	23 sgr.	11 pf.

Die Belastung der Lokomotive war am stärksten im Monat September, und zwar 9,1 Wagen mit 27 Achsen und 123 Personen; am schwächsten im Dezember mit 6,8 Wagen, 18 Achsen und 64 Personen.

Die durchschnittliche Belastung in der Betriebszeit vom 15. Februar bis ult. Dezember betrug 8,3 Wagen, 23,7 Achsen und 94 Personen, nebst Reisegepäck und Fracht, in Summa eine Bruttolast von durchschnittlich 1003 Ztr. pro Fahrt.

Die Wagen, wovon bei Eröffnung des Betriebes nur 25, zuletzt aber 59 mit 165 Achsen zur Verfügung waren, haben in der angegebenen Betriebszeit in Summa 120276 Meilen gelaufen, die Achsen 342737, mithin pro Achse 2000 Meilen.

An Schmiermaterial wurden verausgabt . .	208 Thlr.	8 sgr.	6 pf.
= Putzmaterial	47 =	22 =	1 =

mithin kostet das Schmiermaterial pro Maschinenmeile 5 pf., pro Wagenmeile 0,82 pf., pro Achsenmeile 0,29 pf.

Das Putzmaterial betrug pro Maschinenmeile 1 pf., pro Wagenmeile 0,14 pf., pro Achsenmeile 0,03 pf.

Für Wagen-Reparaturen wurden verausgabt:

an Arbeitslohn . . .	309 Thlr.	20 sgr.	— pf.
= Material	411 =	15 =	9 =
	721 Thlr.	5 sgr.	9 pf.

Die Haupt-Reparaturen bestanden im Jahre 1844 zum großen Theil im Ersatz der Achsenlager; durch die in der letzten Zeit in Anwendung gekommenen Blei-Kompositions-Lager hofft man, diesen Theil der Reparaturen bedeutend zu vermindern.

In den Werkstätten zu Bonn war während der Betriebsperiode eine Dampfmaschine von 4 Pferdekraft in Thätigkeit; dieselbe dient zum Pumpen des Speisewassers für die Lokomotive, zur Bewegung eines Ventilators für die Schmiedefeuer und zum Betrieb einer Drehbank und einer Hobelmaschine. Der zu dieser Maschine gehörige Kessel dient zugleich zum Vorwärmen des Wassers in der Cysterne, so wie zur Heizung der Werkstätten. Die Ausgaben für die Werkstatt betrugen 654 Thlr. 27 sgr.

Im Folgenden geben wir eine Zusammenstellung der im Vorhergehenden enthaltenen Unterhaltungskosten des Betriebs-Materials:

	Insgesammt:						Pro Maschinenmeile.					
	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
A. Lokomotive.												
Brennmaterial . . .	9905	14	7				—	20	8			
Schmiermaterial .	464	21	9				—	3	—			
Putzmaterial . . .	359	17	6				—	—	9			
Reparatur	531	23	11				—	1	1			
Summe				12261	17	9				—	25	6
B. Wagen.												
Schmiermaterial .	208	8	6				—	—	5			
Putzmaterial . . .	47	22	1				—	—	1			
Reparatur	721	5	9				—	1	6			
Summe				977	6	4				—	2	—
C. Werkstatt				654	27	—				—	1	—
D. Gehalte, Maschinen- und Wagenpersonal . . .				7227	21	3				—	15	—
Totalsumme				21121	12	4				1	13	6

Tit. III. Verwaltung des Betriebs.

	Thlr.	sgr.	pf.
An Gehalten der Bahnhofs-Inspektoren und Aufseher, Empfänger, Gepäck-Einnehmer, des Wagenpersonals, der Portiers rc. sind	6323	28	5
für Uniformirung dieses Personals	388	2	—
an Beleuchtung der Wagen, Wartesäle, Bahnhöfe rc. . . .	322	10	—
im Ganzen	7034	10	5

verausgabt worden.

Tit. IV. Allgemeine Verwaltung.

	Thlr.	sgr.	pf.
An Reisekosten und sonstigen Auslagen der Direktion wurden	478	16	—
an Gehalten des Kassirers und Buchhalters, der sämmtlichen Bureaugehülfen und Zeichner, Bureaudiener rc.	2270	20	6
an Bureaukosten, Billets, Fahrplänen rc.	976	6	11
an diversen Abgaben, Feuerversicherungen, Porto, Unterstützungen, Schadenersatz rc.	1833	2	5
an Heizung und Beleuchtung der Dienstlokale	461	11	9
an Erhaltung des Mobiliars	191	26	9
im Ganzen	6211	24	4

verausgabt.

i. Fahrordnung, Tarif.

Seite 1085 ist ad 7 zu setzen.

Jeder Reisende hat 30 Pfund (15 Kil.) Gepäck frei. Für jede angefangene 20 Pfd. Mehrgewicht wird 1 sgr. erhoben. Auf Kinder-Billets wird kein Freigepäck gerechnet. Für Reisegepäck von Bonn oder Köln nach einer Zwischenstation gilt der vorstehende Tarif.

Seit dem 1. Oktober 1845 findet auf der Bonn-Kölner Eisenbahn Güter- und Vieh-Beförderung (mit Ausnahme von Pferden) Statt.

Das Reglement für diesen Transport enthält nachstehende Bestimmungen:

A. Gütertransport.

1. Die Beförderung erfolgt mit jedem Personenzuge, sowohl von Bonn als auch umgekehrt.

2. Kolli, weniger als 2 Zollpfund (1 Kil.) wiegend, können, des Postzwanges wegen, nicht angenommen werden.

3. Der Frachtsatz ist zwischen Bonn und Köln auf 3 sgr. pro Zentner festgesetzt, wofür die Güter, auf Anmeldung, von dem Absender abgeholt und dem Empfänger ans Haus geschickt werden.

Zwischen Brühl und Köln oder Bonn beträgt die Fracht pro Zentner 2 sgr.; dabei müssen die Güter in Brühl durch den Absender an den Bahnhof geschafft und von dem Empfänger abgeholt werden.

4. Kolli unter einem Zentner werden für einen vollen Zentner gerechnet. Bei mehr als einem Zentner wird jeder angefangene halbe Zentner für einen halben Zentner berechnet.

5. Rohprodukte, als: Feldfrüchte, Getreide in Säcken, Kartoffeln, rohe Metalle, Erde, Steine, Kalk in Fässern, Guß- und Schmiedeeisen, Steinkohlen werden in Parthien von 40 Ztr. und mehr zwischen Bonn und Köln zu 1½ sgr. pro Zentner berechnet; doch muß bei Anwendung dieses Tarifsatzes das Auf- und Abladen, so wie die An- und Abfuhr von dem Absender, resp. Empfänger besorgt werden.

6. Jeder Sendung muß ein Frachtbrief beigefügt sein, in welchem enthalten ist:

1. der Name und Wohnort des Absenders und des Empfängers;
2. die Angabe des Gegenstandes, die Anzahl der Kolli, das Brutto-Gewicht und die Marke eines jeden Kolli's;
3. Datum der Ausstellung;
4. eine besondere schriftliche Deklaration für Gegenstände, welche der Waarentransport-Kontrole im Innern, so wie der Mahl- und Schlachtsteuer bei Einführung in die Städte Bonn und Köln unterworfen sind.

7. Gedruckte Formulare zu Frachtbriefen sind in der Güter-Expedition jeder Station, 12 Stück für 1 sgr. und 1 Stück für 2 pf., zu haben.

Andere Frachtbriefe werden nur dann angenommen, wenn diese ausdrücklich die Bemerkung enthalten:

„mit Anerkennung der Bestimmungen des Güter-Reglements der „Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft.“

8. Der Absender ist berechtigt, die Bescheinigung eines Duplikat-Frachtbriefes zu verlangen.

9. Gänzlich vom Transport sind ausgeschlossen:

1. alle Knallpräparate ohne Unterschied, also auch Streichhölzer, Streichzunder, Zündhütchen u. s. w.;
2. alle Präparate von Phosphor und alle Mischungen, in denen sich Phosphor in Substanz befindet;
3. Schießpulver;
4. alle konzentrirten Mineralsäuren, chlorsaures Kali, Naphtha und Aether.

Wer solche Präparate dennoch unter falscher Deklaration des Inhalts zur Beförderung aufgiebt, verfällt in eine polizeiliche Strafe und ist zum vollen Ersatz des verursachten Schadens verpflichtet.

10. Für den Bruch leicht zerbrechlicher Gegenstände und für Lekkage der Flüssigkeiten wird nicht gehaftet.

11. Behufs Berechnung der Frachtsätze bilden alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände eine Position.

12. Gegenstände, welche der Transportsteuer-Kontrole im Innern oder der Mahl- und Schlachtsteuer-Kontrole unterworfen sind, übernimmt die Verwaltung der Bonn-Kölner Eisenbahn nur auf Gefahr und Kosten der Absender. Für die Richtigkeit der besonders beizufügenden Transport-Deklaration sind die Absender allein verantwortlich. Die etwaige Anmeldung und Versteuerung solcher Gegenstände am Orte der Absendung und Bestimmung bleibt lediglich Sache der Absender und Empfänger; die Eisenbahn-Verwaltung vertritt in dieser Beziehung keinerlei Mängel. Auch müssen diese Gegenstände vom Bahnhofe durch den Empfänger abgeholt werden.

13. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet bei allen mit Frachtbriefen, unter Beobachtung der vorstehenden Vorschriften ihr zur Beförderung übergebenen Gütern, für die äußerlich wohlbeschaffene Lieferung, berücksichtigt jedoch weder den Inhalt der Kolli, noch eine nachträgliche Reklamation, wie der Frachtbrief auch lauten möge.

14. Sollte ein Kolli verloren gehen, so vergütet die Gesellschaft dessen Werth; in keinem Falle aber mehr als einen Thaler pro Kilogram, wenn auch erwiesen ist, daß die verlorenen Gegenstände einen größeren Werth hatten.

15. Frachtvorschuß wird geleistet auf die Güter, welche die nöthige Sicherheit gewähren; es wird dafür 1 sgr. Provision für je 2 Thaler Vorschuß berechnet; jedenfalls aber der geringste Satz von 1 sgr., wenn der Vorschuß auch weniger als 2 Thlr. beträgt.

16. Güter, die im Verhältniß zu ihrem Gewicht besonders viel Packraum erfordern, z. B. Betten, Federn, Möbel u. s. w., können nur nach besonderer Uebereinkunft und nach Befinden zu erhöhtem Frachtsatze befördert werden. Zu umfangreiche Gegenstände können, nach Befinden, von der Beförderung ausgeschlossen werden.

17. Die Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt keinerlei Verantwortung, wenn die Güter nicht abgenommen werden. Ist die Abnahme nach 24 Stunden nicht erfolgt, so wird pro Tag und Zentner 1 sgr. Lagergeld berechnet; nach Verlauf von acht Tagen werden die Güter auf Kosten des Absenders, unter Nachnahme des Lagergeldes, an den Absender zurückgeschickt.

B. Viehtransport.

1. Ochsen und Kühe werden pro Stück zu einem Thaler, Mastschweine pro Stück zu 15 sgr., kleineres Vieh, als: Kälber, Schaafe, Schweine, Ziegen pro Stück zu 5 sgr., ohne Unterschied der Aufgabe und des Bestimmungsorts, auf der Bahnstrecke befördert. Pferde sind noch vom Transporte ausgeschlossen.

2. Bei gleichzeitiger Beförderung von stärkeren Parthien Vieh treten nachstehend ermäßigte Preise ein:

bei 3 Stück Rindvieh und darüber wird pro Stück 20 sgr., bei 6 fetten Schweinen und darüber 10 sgr., und 20 und mehr Stück kleineres Vieh 3 sgr. pro Stück bezahlt.

Den Eigenthümern des Viehs steht aber kein Einspruch zu, wenn 4 Stück Rindvieh oder 10 fette Schweine, oder 40 Stück kleineres Vieh in einem Wagen transportirt werden.

3. Das Ein- und Ausladen des Viehes aus den Waggons muß der Begleiter, so wie die zur etwa nothwendigen Befestigung des Viehes erforderlichen Mittel besorgen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen, indem die Gesellschaft keinerlei Garantie beim Ein- und Ausladen, noch während des Transports übernimmt.

4. Das Vieh muß eine Stunde vor Abgang des Zuges zum Einladen gestellt werden. Soll von Zwischenstationen Vieh transportirt werden, so muß dasselbe zuvor angemeldet sein, damit die erforderlichen Transportmittel hingesandt werden können.

k. Verzinsung, Dividende.

Außer den statutenmäßigen 5 Proz. Zinsen wurde pro 1844 nach $10\frac{1}{2}$ monatlichem Betriebe noch 1 Proz. Dividende gezahlt.

Der niedrigste Kours der Aktien war nicht unter pari; der höchste 142; der jetzige (24. Februar 1846) $138\frac{1}{2}$.

l. Personenfrequenz.

Vom 15. Februar bis Ende Dezember 1844 wurden an Personen in den einzelnen Monaten und Wagenklassen befördert, und sowohl dafür als auch für Ueberfracht, Wagen und Hunde eingenommen:

Monat.	Wagenklasse.				Total.	Geldbetrag.			Für Ueberfracht, Wagen und Hunde.		
	1.	2.	3.	4.							
	Personen.	Personen.	Personen.	Personen.	Personen.	Thlr.	sgr.	pf.	Thlr.	sgr.	pf.
Vom 15. bis ult. Februar	353	4954	4786	6701	16794	3037	9	6	8	11	—
März	1079	12718	9657	15959	39413	6616	3	6	58	27	6
April	1700	16849	16372	14936	49855	9234	4	6	67	18	10
Mai	2433	24309	22154	19185	68081	12813	26	6	95	7	—
Juni	1608	18524	20237	16369	56738	10750	5	6	122	17	6
Juli	1949	20131	19694	13813	55587	10804	2	6	184	10	9
August	2224	18015	17298	14814	52351	10359	24	—	198	7	—
September	2424	24406	28368	20566	75766	14003	21	—	215	1	6
Oktober	1255	16227	16318	15162	48962	9260	17	—	231	8	—
November	523	10711	10985	12121	34340	6447	21	—	133	11	6
Dezember	709	11350	9357	9186	30902	6144	4	3	151	25	6
Von den Zugführern ausgegebene Billets	—	—	—	—	8816	1221	20	10	—	—	—
Zusammen	16257	178194	175226	159112	537605	100702	10	1	1466	26	1

Hieraus ergeben sich für den Personenverkehr folgende Durchschnitts-Ergebnisse:

Monat.	Anzahl der Fahrten.	Personenzahl.		Einnahme.							
		pro Fahrt.	pro Tag.	pro Person.		pro Fahrt.			pro Tag.		
				sgr.	pf.	tlr.	sgr.	pf.	tlr.	sgr.	pf.
Vom 15. bis ult. Februar	93	181	$1123\frac{1}{3}$	5	5	32	27	6	204	2	6
März	220	$179\frac{3}{4}$	$1275\frac{1}{2}$	5	—	30	14	7	216	10	8
April	254	197	$1669\frac{1}{2}$	5	6	36	26	1	312	4	10
Mai	380	$181\frac{1}{3}$	2222	5	7	34	17	3	423	24	10
Juni	360	$158\frac{3}{4}$	$1905\frac{1}{3}$	5	8	30	18	—	367	13	2
Juli	376	149	$1808\frac{2}{3}$	5	10	29	20	2	359	27	6
August	372	$141\frac{2}{3}$	$1700\frac{2}{3}$	5	11	28	23	7	345	13	1
September	360	$224\frac{1}{2}$	2693	5	4	41	2	5	492	29	2
Oktober	372	133	1597	5	8	26	5	—	314	—	5
November	360	$96\frac{1}{2}$	1157	5	7	18	27	4	226	28	—
Dezember	310	101	1009	6	–	21	4	—	211	10	2
Vom 15. Februar bis ult. Dez. 1844	3457	156	1675	5	8	29	24	2	321	—	—

Die stärkste Frequenz an einem Tage war 7191 Personen, die schwächste an einem Tage 510 Personen.

Die ganze Länge der Bahn benutzten durchschnittlich pro Fahrt 94 Personen.

Durchschnittlich ergab der Personenverkehr für jedes Billet 5 sgr. 7,73 pf., für jedes Billet der 1. Klasse 12 sgr. 4,8 pf., der 2. Klasse 7 sgr. 2,6 pf., der 3. Klasse 5 sgr. 2,9 pf., der 4. Klasse 3 sgr. 7,6 pf.

Nach Prozenten vom Verkehr gerechnet stellten sich die verschiedenen Wagenklassen, wie folgt:

	Von Personen:	Vom Gelde:
1. Klasse	3,1 Proz.	6,7 Proz.
2. "	33,7 "	43,1 "
3. "	33,1 "	30,8 "
4. "	30,1 "	19,4 "

Nach den Stationen berechnet, fuhren:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	Zus.
zwischen Bonn und Roisdorf	583	11490	14632	10176	36881
" " " Sechtem	68	2122	3559	5151	10900
" " " Brühl	882	11931	9549	6516	28878
" " " Kalscheuren	31	468	801	688	1988
" " " Köln	10406	78075	64001	52338	204820
" Roisdorf und Sechtem	5	275	531	428	1239
" " " Brühl	46	1694	1773	1473	4986
" " " Kalscheuren	15	42	124	123	304
" " " Köln	604	8579	9212	6508	24903
" Sechtem und Brühl	27	864	1747	1463	4101

Digitized by Google

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	Zus.
zwischen Sechtem und Kalscheuren .	1	79	219	254	553
= = = Köln . . .	233	4234	7465	14156	26088
= Brühl und Kalscheuren .	17	491	609	572	1689
= = = Köln . . .	2899	51869	49989	45567	150324
= Kalscheuren und Köln . .	440	5980	11016	13699	31135
				Summe	528789

Es ist jeder Passagier im Durchschnitt 2,4 Meilen gefahren. Hieraus ergiebt sich auf die ganze Bahnlänge eine Durchschnittszahl von 317273 Passagieren. Die Einnahme betrug im Durchschnitt pro Person und Meile 2 sgr. 4 pf.

Im Jahre 1845 wurden auf der Bahn befördert:

Januar	31581	Personen.
Februar	29284	=
März	33225	=
April	44004	=
Mai	60081	=
Juni	59549	=
Juli	66271	=
August	89500	=
September	76846	=
Oktober	54721	=
November	45789	=
Dezember	37055	=
Zusammen	627906	Personen.
Im Januar 1846 . .	36253	=

Der Monat August des Jahres 1845 war in Bezug auf Betriebs-Ergebnisse der interessanteste seit der Eröffnung der Bahn; die Einweihung des Beethoven-Monumentes in Bonn und die gleichzeitige Anwesenheit der Majestäten in Brühl riefen an einzelnen Tagen eine Anzahl von Reisenden auf die Bahn, die jenen der frequentesten Bahnen Deutschlands zur Seite gestellt werden können; außerdem aber zeigte sich ein Verkehr von fremden und lokalen Passagieren, der um so mehr befriedigend war, als die ungünstige Witterung keine Vermehrung der vorjährigen Frequenz erwarten ließ. Die stärkste Frequenz war am 11. August, bei Gelegenheit des großen Zapfenstreiches in Brühl, mit 9116 Personen (1657 Thlr.) (ausschließlich des beförderten Militärs).

m. Güterfrequenz.

Der eigentliche Güterverkehr nahm am 1. Oktober 1844 seinen Anfang; er hat aber, wie sich schon erwarten ließ, keine erheblichen Einnahmen gewährt. Es wurde nämlich an Güterfracht und für Postgüter in den einzelnen Monaten eingenommen:

Monat.	Vom 15. Februar bis ultimo Dezember 1844. Güterfracht. tlr.	sgr.	pf.	Postgüter. tlr.	sgr.	pf.	Zusammen. tlr.	sgr.	pf.
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	—	—	—	5	2	6	5	2	6
März	—	—	—	11	12	6	11	12	6
April	—	—	—	11	15	6	11	15	6
Mai	—	—	—	78	7	6	78	7	6
Juni	—	—	—	71	10	3	71	10	3
Juli	—	—	—	74	28	3	74	28	3
August	—	—	—	76	14	9	76	14	9
September	—	—	—	69	3	6	69	3	6
Oktober	55	6	2	83	11	—	138	17	2
November	67	27	10	88	28	—	156	25	10
Dezember	68	21	6	112	24	6	181	15	—
Zusammen	191	25	6	683	8	3	875	3	9

52. Bonn-Koblenzer Eisenbahn und Fortsetzung bis Mainz.

a. Geschichte dieses Projektes.

(Seite 1088.)

Das provisorische Komité der Gesellschaft zu Bonn ließ während des Jahres 1844 die Vermessungs-Arbeiten unter der Leitung des Ober-Ingenieurs Märtens, technischen Direktors der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, ausführen. Es beendete dieselben aber nicht blos auf der Strecke von Bonn bis Koblenz, sondern dehnte sie auch von Koblenz bis Bingen aus, um den Beweis zu liefern, daß die Fortsetzung der Bahn bis Mainz auf dem linken Rheinufer möglich sei. Von der technischen Ausführbarkeit und dem Kostenpunkt dieser letzteren, allerdings sehr pittoresken, sehr schönen, aber nicht leichten Strecke wird die Lösung der Frage abhängen, ob dieses Glied der großen Verbindung, nach welcher der Zeitgeist strebt, in die Kette der Eisenbahnen eingereiht werden kann.

Die Aufnahme der Bahnlinie ist ganz beendet, und werden nun während des Winters 18$\frac{45}{46}$ die Kosten-Ueberschläge unter der Leitung und Aufsicht des Ober-Ingenieurs Märtens in Elberfeld angefertigt.

Obgleich nun das zur Ausführung der Bahn sich gebildete Komité auf die dem Könige im August 1845 überreichte Immediat-Vorstellung von dem Finanz-Minister unterm 26. Oktober 1845 den Bescheid erhalten hat, daß eine Entscheidung über den Antrag auf baldige Konzession dieser Bahnstrecke zur Zeit noch nicht getroffen werden könne, so ist eine spätere Genehmigung zur Ausführung wohl nicht zu bezweifeln; dann — wenn die Schienenwege, welche nun bereits von der Nordsee bis Bonn reichen, vom adriatischen Meere bis Mainz führen werden; wenn dieser Weg von Ostende bis Triest der kürzeste von England bis Ostindien ist; wenn binnen Kurzem, nach Voll-

endung der Französischen Nordbahn (von Paris nach der belgischen Grenze) und der Köln-Mindener Bahn (von Berlin nach dem Rheine), die bisherige Masse der am Rheine zusammentreffenden Reisenden sich ungemein vermehren wird; wenn die Dampfschifffahrt, welche in manchen Jahren mehrere Monate lang gehemmt war, bei weitem nicht genügen wird, — wird es wohl dem schwächsten Auge ersichtlich werden, daß eine Eisenbahn im Rheinthale zu den unabweisbaren Nothwendigkeiten der Zeit gehört.

53. Koblenz-Gießener Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

Zu Ende des Jahres 1844 wurde durch eine Gesellschaft, unter deren Mitgliedern mehrere bedeutende Banquierhäuser sich befanden und an deren Spitze Herr Moldenhauer aus Kassel stand, das Projekt zur Ausführung einer Eisenbahn von Koblenz nach Gießen angeregt, und im Jahre 1845 die nöthigen Vermessungen und Nivellirungen im Lahnthale vorgenommen. So viel wie bis jetzt darüber bekannt geworden ist, soll alle Aussicht dafür vorhanden sein, daß die preußische Regierung demnächst die erforderliche Konzession ertheilen werde, und auch die Regierungen der beiden andern Staaten (Hessen-Darmstadt und Nassau), durch deren Gebiet sich diese Linie hinziehen wird, sollen ihrerseits schon solche Erklärungen gegeben haben, daß, sobald aus Berlin ein zustimmender Ausspruch erfolgt sein wird, die sofortige Bildung einer Aktien-Gesellschaft für die Ausführung dieses Projektes unverweilt würde eintreten dürfen.

Nach einer ungefähren Berechnung würden zu diesem großartigen Unternehmen etwa 10 Millionen Gulden erforderlich sein, welche man, da sich mehrere Frankfurter Häuser dafür lebhaft interessiren und alle Anwohner des Lahnthals zu Zeichnungen bereit sein sollen, in kurzer Zeit durch Aktien zu erhalten hofft. Diese bedeutenden Kosten entstehen durch die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche sich an vielen Orten dieser riesenhaften Anlage entgegenstellen und durch etwa sechs, zum Theil in schiefer Richtung zu erbauende Brücken und elf Tunnel überwunden werden müssen. Die größten dieser Tunnel, bei Weilburg und Kamberg, sollen in bedeutender Tiefe und in einer Länge von 1800 Fuß durch die vorspringenden Gebirgskämme geführt werden, an deren Fuß hin die Lahn sich in halbkreisförmigem Laufe schlängelt, da nur auf diese Weise die bedeutenden Krümmungen derselben zu umgehen sind; die meisten der andern Tunnel werden dagegen nicht über 200 Fuß lang werden.

Sollte das beabsichtigte Unternehmen wirklich zu Stande kommen, so wird einerseits sehr bedauert, daß die auf die Schiffbarmachung der Lahn verwendeten, so bedeutenden Summen überflüssig werden, indem der Verkehr auf dem Flusse jedenfalls sehr bedeutenden Abbruch erleiden würde, zumal bei der Menge der darin angebrachten Schleusen, wenn man das Schleusengeld (wie Preußen vorschlägt und Hessen unterstützt), auch noch so niedrig

stellt, die Flußschifffahrt immerhin so theuer werden müßte, daß die Eisenbahn, selbst bei verhältnißmäßig hohen Sätzen, für den Gütertransport immer noch billigere Bedingungen stellen könnte und würde. Andererseits behauptet man dagegen, daß die Schifffahrt auf der Lahn dadurch durchaus nicht beeinträchtigt werde, da sich dieselbe vorzugsweise auf den Transport roher Produkte beschränkt, die mittelst der Eisenbahn nicht gut transportirt werden könnten; dagegen sei diese Metallstraße für den Speditionshandel von Koblenz sehr wichtig, indem nicht nur sämmtliche von Frankreich auf der Mosel nach Koblenz kommende Waaren, sondern auch alle Weine, die nach den östlichen Provinzen und nach dem Norden gehen, alsdann auf dieser Bahn von Koblenz aus über Gießen, statt wie jetzt den Rhein entlang und über See, verführt werden könnten.

Nach unserer Ansicht steht die Ausführung der Bahn, wenn sie wirklich genehmigt werden sollte, in der nächsten Zukunft wohl nicht zu erwarten, da namentlich im Nassauischen sich sehr viele Stimmen dagegen erheben.

54. Saarbrücken-Berbacher Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projekts.

(Seite 1095.)

Bis jetzt ist eine Entscheidung in Betreff der Ausführung der Bahn noch nicht erfolgt, indem die Unterhandlungen mit der baierischen Regierung wegen Feststellung des Vereinigungspunktes mit der Ludwigshafen-Berbacher Bahn noch nicht beendigt sind.

Die französische Regierung, welche zu einer Saarbrücken-Metzer Bahn wenig Neigung zeigte, verlangt jetzt offiziell die Ausführung derselben. Es werden deshalb in Bezug hierauf auch preußischer Seits die Verhältnisse näher untersucht und sollen demnächst die Unterhandlungen zwischen beiden Regierungen wegen Feststellung des Anschlußpunktes aufgenommen werden.

Die Seite 1098 erwähnte, zur Ausführung französischer Seits in Metz gebildete Gesellschaft hat sich in einer am 12. März 1845 gehaltenen General-Versammlung aufgelöst, indem das französische Ministerium die Klassifikation dieser Bahn nach dem Gesetze von 1842 definitiv abgelehnt hat. Da aber Metz unter allen Umständen den Anschluß an die Ludwigshafen-Berbacher Bahn wünschte, so bildete sich, nachdem Metz die Zinsen à 4 Prozent garantirt hatte, für die Ausführung des Unternehmens, unter dem Namen de l'Est, eine neue Gesellschaft.

Ob nun das Projekt zur Reife gedeihen wird, hängt noch von manchen Rücksichten ab; so viel ist aber bestimmt, daß die Bemühungen deshalb zugleich in Berlin und Paris betrieben werden.

Zu erwähnen wäre noch, daß das im Jahre 1840 aufgetauchte Projekt einer

55. Eisenbahn zwischen Saarbrücken und Bingen gegen Ende des Jahres 1844 von Lokal-Komité's zu Kreuznach, Kirn, Birkenfeld, St. Wendel und Ottweiler wieder erneuert ist. Eine Versammlung dieser Lokal-Komité's fand am 20. Januar 1845 in Kreuznach Statt, und wurde in derselben, nachdem die Zweckmäßigkeit und wahrscheinliche Rentabilität der Bahn dargelegt war, sofort der Auftrag zur technischen Terrain-Aufnahme ertheilt, so wie die hierzu erforderlichen Geldmittel mit 3000 Thlr. angewiesen.

Die über das Terrain und den Verkehr erhobenen Data lassen keinen Augenblick an der Ausführbarkeit und Rentabilität des Unternehmens zweifeln. Schon der jetzige Verkehr zwischen Mainz und Bingen einerseits, und Saarbrücken und Saarlouis andererseits würde die Zinsen des erforderlichen Kapitals decken, abgesehen von der unberechenbaren Zunahme, die nothwendig ein Schienenweg hervorrufen muß, der sich durch den reichen Kohlendistrikt des Saarthales an den vielen Hüttenwerken der Gegend hin, durch das schöne und fruchtbare Nahethal zieht und bis auf 6 Stunden der Mosel nähert. Auf der oberen Mosel müßte die Dampfschifffahrt durch die Anlage unstreitig verlieren; auf der unteren Mosel könnte sie dagegen nur gewinnen, da ohne Zweifel von Veldenz oder Berncastel aus eine leichtere Verbindung mit der Eisenbahn zu Stande kommen würde.

Zum Beschlusse der Darstellung der Preußischen Eisenbahnen wäre noch anzuführen, daß in neuerer Zeit der Bau einer Eisenbahn, welche Trier mit dem Eisenbahnnetze Deutschlands in Verbindung bringen soll, vielfältig in öffentlichen Blättern zur Sprache gekommen ist. Den ersten Anlaß hierzu gab die englische sogenannte große Luxemburger Gesellschaft (Great Luxembourg Company) dadurch, daß sie ihre Bahn, welche von Brüssel in der Richtung von Dinant, Neufchateau und Arlon nach Luxemburg gehen soll, von hier aus nach Hesperange, von dort bei Kreuzweiler über die Mosel nach der Saar und Saarbrücken führen und von Hesperange eine Zweigbahn nach Trier bilden wollte. Dieses Projekt wurde aber von der Königl. Regierung zu Trier verworfen und der Gesellschaft aufgegeben, Trier entweder zum Centralpunkt zu erheben oder auf die Konzession preußischer Seits zu verzichten. Von Seiten der Gesellschaft ist in Bezug hierauf bis jetzt keine Antwort ertheilt worden; dagegen ist der Gegenstand in Trier vielfältig zur Sprache gekommen und sind mehrere Richtungen zur Führung einer Bahn von Trier nach Saarbrücken und Bingen vorgeschlagen worden. Aus allen ergiebt sich aber, daß bedeutende Terrain-Schwierigkeiten sich darbieten, die wohl am Ende zu überwinden wären, eine Rentabilität der Bahn aber sehr bezweifeln lassen. Ein Gleiches gilt von einer angeregten Eisenbahn-Verbindung zwischen Aachen und Trier, und kann man daher wohl kaum glauben, daß bei den jetzigen Geldverhältnissen in der nächsten Zeit einer dieser projektirten Schienenwege in Ausführung kommen wird.

Da uns während des Druckes noch mehrere Nachrichten zugegangen sind, durch welche es möglich wird, einige im Vorhergehenden gebliebene Lücken auszufüllen, so können wir nicht umhin, nachträglich in Bezug auf die betreffenden Eisenbahnen Folgendes anzuführen:

3. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

b. Richtung und Länge der Bahn; Bahnhöfe.

(Seite 67.)

Entfernung der Bahnhöfe von einander:

Berlin-Spandau	3084,3	Ruthen.
Spandau-Nauen	6310	"
Nauen-Paulinenau	3657	"
Paulinenau-Friesack	3365	"
Friesack-Neustadt	3659	"
Neustadt-Zernitz	2096	"
Zernitz-Glöwen	4905,95	"
Glöwen-Wilsnack	2910	"
Wilsnack-Wittenberge	3665,8	"
Wittenberge-Grabow	9779,11	"
Grabow-Ludwigslust	1961	"
Ludwigslust-Hagenow	5536,11	"
Hagenow-Brahlsdorf	5298,37	"
Brahlsdorf-Boitzenburg	3559	"
Boitzenburg-Büchen	3686,82	"
Büchen-Schwarzenbeck	2750	"
Schwarzenbeck-Friedrichsruh	2738	"
Friedrichsruh-Reinbeck	1824,4	"
Reinbeck-Bergedorf	973	"
Zusammen	71722,86	Ruthen.
Vom Anfangspunkt des Bergedorfer Bahnhofes bis zum Ende der Sektion	352,07	"
Totallänge der Bahn	72074,93	Ruthen,
	oder 36 d. Meilen.	

d. Steigungsverhältnisse.

Hierüber ist Seite 366 (erste Ausgabe) nur Allgemeines gesagt worden und führen wir daher an, daß

22778,03 Ruthen horizontal sind,
22295,04 " eine Steigung von 1:1000 und darüber haben,
330 " " " " 1:990 " " "
6246,89 " " " " 1:800 " " "
87,50 " " " " 1:700 " " "

11096,26	Ruthen	eine	Steigung	von 1:600	und	darüber	haben,
6342,40	=	=	=	= 1:500	=	=	=
1113,93	=	=	=	= 1:400	=	=	=
1784,88	=	=	=	= 1:300	=	=	=

Zusammen 72074,93 Ruthen.

c. Krümmungsverhältnisse.

Auch von diesen ist Seite 366 (erste Ausgabe) nur etwas Allgemeines gegeben worden, weshalb wir im Nachstehenden sämmtliche Kurven, deren Gesammtlänge und ihre Halbmesser aufführen.

Kurven,			Ruthen		haben einen Radius von Rth. u. darüber.
13	deren	Gesammtlänge	3474,36	beträgt,	1000
3	=	=	616,17		800
1	=	=	241,00		717
1	=	=	212,80		700
4	=	=	740,39		600
9	=	=	2548,46		500
5	=	=	1460,56		450
1	=	=	326,16		435
7	=	=	1584,37		400
1	=	=	304,32		346,19
1	=	=	388,50		330
2	=	=	495,97		300
48	mit einer	Totallänge von	12393,16		
Hierzu die Gesammtlänge der Geraden			59681,77		
	Totallänge der Bahn		72074,93		

4. Magdeburg=Wittenberge Eisenbahn.

a. Geschichte dieses Projektes.

In der Seite 75 erwähnten, am 22. Oktober 1845 zu Magdeburg gehaltenen General=Versammlung wurden zu Mitgliedern der Direktion und des Verwaltungsrathes erwählt:

A. Direktions=Mitglieder.

1. Ober=Bürgermeister und Geh. Regierungsrath Francke, Vorsitzender;
2. Geh. Regierungsrath Göring, Stellvertreter des Vorsitzenden;
3. Justiz=Kommissarius Hartl;
4. Kaufmann Dihm;
5. = Humbert;

(sämmtlich in Magdeburg.)

B. Ausschuß-Mitglieder.

a) in Magdeburg wohnende.

1. Kaufmann Karl Denecke, Stellvertreter des Ausschuß-Vorsitzenden;
2. Kaufmann Zuckschwerdt;
3. Stadtrath Schuchardt, Ausschuß-Vorsitzender;
4. Kaufmann Wilhelm Denecke;
5. " Friedeberg;
6. " Riemann;
7. " Coqui;
8. " Salomé;
9. " Meyer;
10. " Maquet.

b) Auswärtige.

11. Justizrath Baath in Wittenberge;
12. Kaufmann Herz in Berlin;
13. Rittergutsbesitzer v. Jagow-Crüden auf Crüden;
14. Kaufmann Graefe in Wittenberge;
15. A. Wolfs in Berlin;
16. Kommerzienrath Behrend in Berlin;
17. A. Guillemot in Berlin;
18. S. A. Liebert in Berlin.

9. Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

(Seite 108.)

Wir geben hier nachträglich die uns seitdem bekannt gewordenen Mitglieder der Direktion und des Ausschusses, so wie die Namen der Oberbeamten:

I. Mitglieder der Direktion.

1. Kaufmann Defoy in Magdeburg, Vorsitzender;
2. Stadtrath Schuchard in Magdeburg, Stellvertreter des Vorsitzenden;
3. Geh. Regierungsrath Münnich in Magdeburg, technisches Mitglied;
4. Justiz-Kommissarius Harte in Magdeburg, juristisches Mitglied.

II. Mitglieder des Verwaltungsraths.

1. Oberstlieutenant v. Lamprecht in Magdeburg, Vorsitzender;
2. Kaufmann Göcking in Magdeburg, Stellvertreter des Vorsitzenden;
3. Schiffsherr Andreae;
4. Geh. Finanzrath v. Behr in Köthen;

5. Kaufmann Beuschel in Magdeburg;
6. " Brauns desgl.;
7. " Brückner desgl.;
8. " Buhlers desgl.;
9. " Eichel desgl.;
10. " Falkenberg desgl.;
11. " Freisesen desgl.;
12. " Hartung desgl.;
13. " Hasenkamp desgl.;
14. " Hecht desgl.;
15. " Holtzapfel desgl.;
16. " Kricheldorff desgl.;
17. Stadtrath Loesener desgl.;
18. Banquier Ruland in Merseburg;
19. Justiz-Kommissarius Reißner in Magdeburg;
20. Kaufmann Rode desgl.;
21. " Riemann desgl.;
22. " Schließ desgl.;
23. " Sonntag desgl.;
24. " Geh. Kommerzienrath Wucherer in Halle.

III. Oberbeamten.

1. Haase in Magdeburg, Bevollmächtigter;
2. Brunnemann in Leipzig, Bevollmächtigter;
3. Pfeffer in Magdeburg, Kassen-Rendant;
4. Lange in Buckau, Baumeister;
5. Roch in Schönebeck, Abtheilungs-Ingenieur;
6. Targé in Köthen desgl.;
7. Rust in Halle desgl.

10. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

g. Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel.

(Seite 118.)

Wir führen hier nachträglich die Mitglieder der Direktion und des Ausschusses, so wie die Oberbeamten an:

I. Mitglieder der Direktion.

1. Ober-Bürgermeister und Geh. Regierungsrath Francke in Magdeburg, Vorsitzender;
2. Geh. Regierungsrath Göring in Magdeburg;
3. Bürgermeister Behrens desgl.

II. Mitglieder des Ausschusses.

1. Ober-Landesgerichtsrath Augustin, früher in Halberstadt, Vorsitzender;
2. Justizrath Krüger in Halberstadt, Stellvertreter des Vorsitzenden;

3. Kommerzienrath Schulze in Magdeburg;
4. Kaufmann Zuckschwerdt desgl.;
5. = Karl Denecke desgl.;
6. Finanz-Direktor v. Geyso in Braunschweig;
7. Kammerrath Machner desgl.;
8. = v. Unger desgl.;
9. Kaufmann Löbbecke desgl.;
10. Buchhändler Vieweg desgl.;
11. Kaufmann Haase desgl.;
12. Banquier Kux in Halberstadt;
13. Stadtrath Dr. Lucanas in Halberstadt;
14. Justiz-Kommissarius Weydemann in Halberstadt;
15. Kaufmann Wrede sen. desgl.
16. Zimmermeister Winterstein in Magdeburg, städtischer Deputirte;
17. Ober-Bürgermeister v. Bröncken in Halberstadt, städtischer Deputirte;
18. Stadt-Direktor Bode in Braunschweig, städtischer Deputirte.

III. Oberbeamte.

Bau-Kondukteur Bode in Groß-Oschersleben, Ingenieur.

18. Wilhelmsbahn.

(Kosel-Oderberg.)

i. Fahrordnung, Tarif.

(Seite 258.)

Täglich gehen auf der am 1. Januar 1846 eröffneten, 4 Meilen langen Bahnstrecke zwischen Kosel und Ratibor nach beiden Richtungen zwei Züge, mit welchen Personen, Güter, Equipagen und Vieh befördert werden. Die Züge stehen mit denen auf der Oberschlesischen Eisenbahn in Verbindung; die Dauer derselben ist 49 Minuten.

I. Fahrtaxe (in Silbergroschen) für eine Person.

	nach Ratibor.			nach Hammer.			nach Kosel.		
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Von Ratibor . .	—	—	—	11	8	5	26	19	13
= Hammer . .	11	8	5	—	—	—	15	11	8
= Kosel . . .	26	19	13	15	11	8	—	—	—

Bestimmungen.

1. Der Reisende hat sich nach den Bestimmungen des Fahrplans rechtzeitig und spätestens 10 Minuten vor dem Abgange des Zuges einzufinden, um sein Fahrbillet zu lösen. Auf allen Bahnhöfen sind Uhren öffentlich und in die Augen fallend aufgestellt und bei Nacht erleuchtet, nach welchen die Beförderung der Reisenden regulirt wird.

2. Bei ungewöhnlichem Andrange der Reisenden an den Billetverkauf-Bureau's, so wie an den Haltestellen muß das erforderliche Fahrgeld in Be-

reitschaft gehalten werden, da zum Wechseln größerer Geldstücke dann keine Zeit ist, und hat es der Reisende sich selbst zuzuschreiben, wenn er durch Verabsäumung dieser Anordnung hintenangesetzt oder zurückgelassen wird.

3. Kinder über 10 Jahren zahlen den vollen Fahrpreis; für ein Kind unter 10 Jahren ist in der 1. Klasse ein Fahrbillet 2. Klasse, in der 2. Klasse ein Fahrbillet 3. Klasse und in der 3. Klasse, in Begleitung einer erwachsenen Person, ist für beide ein Billet 2. Klasse zu lösen.

Zwei Kinder unter 10 Jahren passiren auf ein Fahrbillet in der gewählten Klasse. Für ein Kind unter 2 Jahren, auf dem Arme seiner Pflegerin, wird kein Fahrpreis gezahlt.

4. Die ausschließliche Benutzung einzelner Koupé's (1. und 2. Klasse) oder ganzer Wagen (3. Klasse) wird durch Lösung der entsprechenden Anzahl Fahrbillets (auf den Stationen) gesichert.

5. Auf den Anhaltepunkten können die Billets nicht unbedingt, sondern nur unter dem Vorbehalte verkauft werden, daß noch unbesetzte Plätze vorhanden sind.

6. Ein Austausch der Fahrbillets für eine andere als die früher gewählte Wagenklasse findet nur Statt, wenn eine höhere Wagenklasse gewählt wird.

7. Nur auf der Seite der dazu bestimmten Bühnen ist das Einsteigen in die Wagen, so wie das Aussteigen erlaubt. Niemand darf die Wagen selbst öffnen, sondern muß dieses dem dienstthuenden Beamten überlassen.

8. Trunkene und sichtlich kranke Personen, namentlich Epileptische, Ausschlags- und Gemüthskranke, werden zum Mitfahren nicht zugelassen. Sind solche unbemerkt in die Wagen gelangt, so werden sie aus diesen, so wie aus den Versammlungs-Lokalen und aus dem Bahnhofe ausgewiesen. Für dergleichen kranke Personen, wenn sie zur Mitfahrt zugelassen werden sollen, muß ein abgesondertes ganzes Koupé gelöst werden.

9. Aus den Wagen, Versammlungs-Lokalen und Bahnhöfen werden ebenmäßig Alle ausgewiesen, welche sich unanständig betragen, oder die zur Aufrechthaltung der Ordnung gegebenen Vorschriften nicht beachten, den Anordnungen der Beamten nicht Folge leisten, oder durch Mitnahme von besonders unruhigen Kindern den Mitreisenden lästig werden.

10. Bei dem ersten Signale vor der Abfahrt durch das Läuten einer Glocke müssen sich die Passagiere ohne Verzug zu den Wagen begeben, ihre Plätze einnehmen und ihre Fahrbillets zur Revision bereit halten. Die Wahl der einzelnen Plätze in den Koupé's bleibt zwar den Passagieren selbst überlassen, die Beamten bestimmen dagegen die Reihefolge der zuerst zu besetzenden Koupé's.

Bei dem zweiten Läuten mit der Glocke werden die Wagen geschlossen und kein Passagier wird dann weiter in dieselben eingelassen, um die richtige Zeit zur Abfahrt ohne allen Aufenthalt inne halten zu können. Zum dritten Male wird geläutet, wenn die Abfahrt geschieht und der Zug in Bewegung gesetzt wird.

11. Reisende, die aus den unter 8 und 9 gedachten Gründen von der Fahrt ausgeschlossen werden müssen, oder die den Zeitpunkt der Abfahrt (10) versäumen, haben auf Ersatz des bereits von ihnen gezahlten Personen- und Gepäck-Frachtgeldes keinen Anspruch.

12. Das Fahrbillet wird von dem Kondukteur auf der vorletzten Station des darauf bezeichneten Bestimmungsortes abgefordert, oder wenn dasselbe nur für eine Station oder für einen Anhaltepunkt gelöst ist, gleich beim Einsteigen dem Reisenden abgenommen.

Auf den Abgangsstationen sind Fahrbillets, von denen der Koupon schon getrennt ist, ungültig, und der Reisende, der ein solches vorweist, wird zur Fahrt nicht zugelassen. Nur dem betreffenden Kondukteure steht das Trennen des Koupons vom Fahrbillete zu.

Wer bei der Revision ohne Billet oder mit einem unrichtigen Billet befunden wird, ist zur Nachzahlung des Fahrgeldes nach dem Satze der benutzten Wagenklasse für die ganze schon zurückgelegte Fahrt verpflichtet, und kann außerdem, nach Befinden, auf der Bahn ausgesetzt werden.

13. Das Erklimmen der Wagen, so wie das Anhängen an dieselben, wenn der Zug in Bewegung gesetzt worden, ist streng verboten und wird polizeilich bestraft.

14. Versäumte Abfahrt begründet keinen Anspruch irgend einer Art; eine ausfallende oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückzahlung des bezahlten Fahrgeldes, nach Abrechnung der zurückgelegten und vom Reisenden benutzten Bahnstrecke.

15. Geladene Gewehre, Schießpulver, Hunde, so wie andere Thiere in die Personenwagen zu nehmen, ist dem Reisenden nicht erlaubt. Eben so ist verboten, feuergefährliche oder solche Gegenstände mit sich zu führen, wodurch die Personen der Mitfahrenden belästigt oder gar verletzt, oder anderweitige Transport-Objekte oder die Transportmittel selbst beschädigt werden könnten.

16. Derartige Gegenstände sind auch auf den Gepäckwagen nur nach Inhalt der darüber in den Expeditions-Lokalen der Gesellschaft aushängenden Verordnungen zur Mitnahme zulässig.

17. Das Tabakrauchen in der ersten Wagenklasse ist verboten.

18. Das Herauslegen aus dem Wagen während der Fahrt und das Besteigen der Sitzbänke während des Haltens und Fahrens des Zuges ist den Passagieren verboten.

19. In der Regel wird nur an den im Voraus dazu bestimmten Orten angehalten, und diese sind entweder Stationen oder Anhaltepunkte.

20. Auf den Stationen dürfen alle Passagiere aussteigen, auf den Anhaltepunkten nur diejenigen, die nicht weiter mitfahren.

21. Bei der Ankunft auf den Stationen und sobald der Wagenzug steht, öffnen die Wagenbeamten die Wagenthüren an der zum Aussteigen bestimmten Seite und rufen laut den Ortsnamen der Station und die Zeit des Aufenthaltes auf derselben aus. Bei den Anhaltepunkten werden dagegen

nur diejenigen Wagen geöffnet, in welchen die Reisenden sich befinden, die nicht weiter fahren.

22. Wenn Passagiere, die weiter reisen, auf den Anhaltepunkten, selbst mit Erlaubniß des Kondukteurs, ihre Plätze verlassen, so setzen sie sich (11) der Gefahr aus, zurückgelassen zu werden.

23. Neu zutretende Reisende werden auf den Stationen und Anhaltepunkten nach den Festsetzungen des Fahrplans aufgenommen. Reisende, die von den Anhaltepunkten wegen Mangels an Platz nicht befördert und von den Wagenbeamten zurückgewiesen werden, erhalten gegen Rückgabe des Billets das gezahlte Personengeld zurück.

24. Bei der Ankunft am Reiseziele hat jeder Reisende den Bahnhof sofort zu verlassen.

Beschwerden sowohl über die Administration als über das Dienstpersonal wollen die Reisenden in das auf allen Stationen befindliche Beschwerdebuch eintragen, oder an das Central-Direktorial-Bureau mündlich oder schriftlich richten.

Betreffen die Beschwerden das Dienstpersonal, so ist möglichst Name oder Nummer desjenigen Beamten anzugeben, über welchen Klage geführt wird. Jeder Beamte ist übrigens verpflichtet, auf Erfordern seinen Namen zu nennen.

II. Personengepäck-Ueberfracht-Taxe.

50 Pfund Gepäck sind frei.

Für ein größeres Gewicht wird bezahlt:

von 51	bis	75	Pfund	9	pf. auf die Meile,	
„ 76	„	100	„	12	„ „ „	
je 25			„ mehr	3	„ „ „	mehr.

Bestimmungen.

1. Führt der Reisende Gepäck bei sich, so muß die Einlieferung eine halbe Stunde vor der Abfahrt geschehen.

2. Alles Gepäck, wovon für jeden Reisenden 50 Pfund frei befördert werden, muß mit Namen und Bestimmungsort des Reisenden bezeichnet sein. Gegen Vorzeigung des Fahrbillets wird das Gepäck angenommen und der Garantieschein ausgegeben. Für kleinere Gepäckstücke, die der Reisende, so weit es nach der Bestimmung des Wagenbeamten ohne Belästigung der Mitreisenden geschehen kann, in dem Personenwagen bei sich behalten will, wird auf keine Weise garantirt.

Mahl- und schlachtsteuerpflichtige und überhaupt der steueramtlichen Kontrole unterliegende Gegenstände dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen, sondern müssen mit vollständiger Deklaration nach den bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen in die Passagiergepäck-Expedition eingeliefert werden. Gewehre (s. Fahrtaxe, 15) dürfen nur dann in den Personenwagen mitgenommen werden, wenn sie ungeladen sind. Die Beamten sind berechtigt, die Gewehre zu revidiren.

3. Bei Ermittelung der Ueberfracht wird das von einem Reisenden eingelieferte, mit dessen Namen bezeichnete Gepäck in der Regel als nur einer Person gehörig angesehen.

Das Zusammenpacken des Gepäcks für mehrere mitreisende Personen in ein oder mehrere Kolli's begründet nur in den Fällen, wenn dieselben erweislich einer Familie angehören, Ansprüche auf mehr als 50 Pfund Freigewicht.

4. Gepäck nach und von den Anhaltepunkten wird nicht angenommen, da die Passagiergepäck-Wagen nur auf den Stationen geöffnet werden dürfen.

5. Die Garantie hat nur Geltung für die Dauer der Reise.

Für jedes Stück Gepäck, welches nicht innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft abgefordert wird, ist ein Lagergeld von 1 sgr. täglich zu entrichten, wobei für Verlust, Beschädigung und Verderben nicht garantirt wird.

6. Reisegepäck, welches bei geringem Gewichte einen ungewöhnlich großen Raum erfordert, wird nur bis 25 Pfd. frei befördert, und Reisegepäck über 300 Pfd. wird nur als solches befördert, wenn ausläuglicher Raum in den Gepäckwagen vorhanden ist.

7. Das Gepäck wird jedem Vorzeiger des Garantiescheins ausgehändigt, daher Gepäck, worüber der Garantieschein nicht beizubringen ist, nur nach vollständiger Legitimation des Eigenthümers oder, nach Befinden, nur gegen Sicherstellung ausgehändigt werden kann.

8. Mangelhafte oder unzureichende Emballage hebt jeden Anspruch wegen Beschädigung an dem betreffenden Gepäcke auf.

9. Gepäck, welches Flüssigkeiten, leicht zerbrechliche und feuergefährliche Gegenstände oder andere Substanzen enthält, durch welche auf irgend eine Weise das eigene oder anderes Gepäck beschädigt werden kann, darf nicht eingeliefert werden, widrigenfalls der Eigenthümer für allen dadurch entstehenden Schaden verantwortlich wird.

10. Der Garantieschein versichert dem Reisenden bei ganzem oder theilweisem Verluste des Gepäcks eine Vergütung von einem Thaler für das Pfund des im Scheine angegebenen und nicht ausgelieferten Gewichts.

11. Auf allen Stationen sind von der Administration verpflichtete Gepäckträger angestellt, welche durch ein numerirtes Abzeichen (W. B.) an der Dienstmütze kenntlich sind. Der Tarif für das Trägerlohn u. s. w. ist in allen Bahnhöfen öffentlich angeschlagen. Den Tarif übersteigende Anforderungen an die Reisenden sind zurückzuweisen und zur sofortigen Bestrafung der betreffenden Bahnhofs-Inspektion oder Gepäck-Expedition anzuzeigen.

III. Fahrtaxe (in Thalern) für den Transport von Equipagen.

	nach Ratibor.		nach Hammer.		nach Kosel.	
	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.
Von Ratibor . .	—	—	$1\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	$3\frac{2}{3}$	3
„ Hammer .	$1\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	—	—	2	$1\frac{2}{3}$
„ Kosel . .	$3\frac{2}{3}$	3	2	$1\frac{2}{3}$	—	—

1) Zur 1. Klasse gehören:

vier- und zweisitzige Wagen mit unbeweglichem Verdeck, viersitzige Chaisen mit verdecktem Rücksitz, Hintersitz und Bache, nebst Gepäck u. s. w.

2) Zur 2. Klasse gehören:

leichtes Fuhrwerk, Einspänner, Kabriolets, kleine Halbchaisen ꝛc.

Equipagen, welche mit den Dampfwagenzügen befördert werden sollen, müssen mindestens eine Stunde vor Abgang des betreffenden Dampfwagenzuges eingeliefert werden.

Die Gesellschaft übernimmt dafür, namentlich auch für das Gepäck auf den Wagen, keine Garantie. Der Tarif bestimmt die dafür zu zahlende Fracht.

Personen, welche in ihrem eigenen Wagen reisen wollen, haben Billets 2. Klasse und auf dem Bocke sitzende Personen Fahrbillets 3. Klasse zu lösen.

IV. Vieh-Transport.

a) Für Beförderung von Hunden

wird für die Meile und Stück 1 sgr. bezahlt. Die Gesellschaft übernimmt keine Garantie für die zur Beförderung eingelieferten Hunde.

Nach und von den Anhaltepunkten werden Hunde nicht befördert.

Im Personenwagen dürfen Hunde nicht mitgenommen werden.

b) Frachttaxe für Pferde, Rind- und kleines Vieh.

Wenn der Transport nur im Viehwagen zulässig ist, muß die Anmeldung 24 Stunden vor der beabsichtigten Versendung bei dem Bahnhofs-Inspektor der Aufgabe-Station geschehen. Krankes Vieh wird zur Versendung nicht angenommen.

Pferde, Rind- und kleines Vieh, Schaafe, Schweine und dergleichen werden nur in ganzen (vierrädrigen) Wagenladungen befördert, und wird erhoben:

für einen offenen mit Barrière umwehrten Wagen auf die Meile 15 sgr.
" " Etagenwagen . . . . 20 "
" " gedeckten Stallwagen . . . . . 25 "

Die Frachtungsfähigkeit der Wagen bestimmt die Bahnhofs-Inspektion der Abgangs-Station nach Maaßgabe der Schwere der Vieh-Korpora.

V. Güter-Transport.

Der Güter-Transport auf der Wilhelmsbahn wird

a) durch die ordentliche,

b) durch die Eilfracht-Beförderung vermittelt.

a) Ordentliche Frachtbeförderung.

Alle zur ordentlichen Frachtbeförderung der Gesellschaft überwiesenen Güter werden ohne allen Unterschied in der Reihenfolge ihrer Einlieferung, den vorhandenen ordentlichen Transportmitteln gemäß, befördert.

Für die Zeitdauer des Transports übernimmt die Gesellschaft nur bei Eilfracht eine Verpflichtung.

Tarif der ordentlichen Frachtbeförderung.

Klasse 1. 4 Pfennige für Zentner und Meile.

(Güter dieser Klasse werden nur in Quantitäten von ganzen Wagenladungen zu je 60 Ztr. angenommen; Quantitäten unter 60 Ztr. werden zur Klasse 2. gezogen.)

Bau= und Brennholz, Cement, Eisen in Stangen, Getreide (verpackt), Gips, Holzrinde, Hülsenfrüchte (verpackt), Kalk in Tonnen, Kartoffeln (verpackt), rohe Metalle, Mühl= und Schleifsteine, Oelkuchen, Rübsamen (verpackt), Schirrholz, Stahl, Steine, Steinkohlen, Theer.

Klasse 2. 6 Pfennige für Zentner und Meile.

Baumwolle (fest verpackt), Bier, Bleche aller Art, Branntwein, Brod, Eisenwaaren, Essig, Farbehölzer, Fensterglas, Fleisch, Honig, Lumpen, Mehl, Metall=Kompositionen, Oel, Papier, Pottasche, Sämereien, Salpeter, Schwefel, Soda, Tabak, Tabakfabrikate, Talg, Thran und alle Manufaktur=, Kolonial= und Droguerie=Waaren.

Klasse 3. 8 Pfennige für Zentner und Meile.

Baumwolle (lose gepackt), Betten, Federn, Flachs, Garne, Häute, Hanf, Heede, kurze und Holzwaaren, Hopfen, Karden, Leder aller Art, Rind= und Pferdehaare, Schaafwolle, Schweineborsten, Watten, Weine.

Klasse 4. 1 Silbergroschen für Zentner und Meile.

Bilder in Rahmen, Glaswaaren, Instrumente, Meubles, Porzellan, Spiegel, Uhren und derartige mit besonderer Vorsorge zu verpackende Gegenstände.

Alle in den 4 Klassen nicht genannten Waaren werden zur 2. Klasse tarifirt.

Für nachfolgende Gegenstände wird ohne Verwiegung ein Normalgewicht angenommen:

1 Tonne Steinkohlen 3½ Ztr.
1 Oxhoft Wein, Essig oder Branntwein 5 Ztr.
1 Tonne Heringe 3 Ztr.
1 Tonne Bier (100 Quart) 2½ Ztr.
1 Tonne Leinsaat 2 Ztr.
1 Wispel (24 Scheffel) Erbsen, Weizen, Kartoffeln 20 Ztr.
1 Wispel Roggen oder Raps 18 Ztr.
1 Wispel Gerste 16 Ztr.
1 Wispel Hafer 12 Ztr.
1 Klafter ganz trockenes weiches Holz 25 Ztr.
1 Klafter ganz trockenes hartes Holz 35 Ztr.

Der kubische Inhalt der trockenen Bau= und Nutzhölzer wird nach den Hartigschen Tafeln berechnet, und das Gewicht für den Kubikfuß hartes Holz: Eichen, Buchen, Rüstern, Ahorn, Eschen, Birken u. s. w. auf 50 Pfd., für weiches Holz, als: Tannen, Kiefern, Fichten, Linden, Pappeln, Erlen u. s. w. auf 40 Pfd. festgesetzt.

b) Eilfracht-Beförderung.

Güter, welche als „Eilfracht" befördert werden sollen, müssen 2 Stunden vor Abgang des Zuges, mit welchem die Absendung gewünscht wird, der betreffenden Bahnhofs-Expedition übergeben werden.

Der bezügliche Frachtbrief muß auf der Adresse durch den in die Augen fallenden Vermerk:

„Eilgut"

(mit rother Dinte) bezeichnet werden.

Zur Sicherheit des Absenders wird nächst dem Expeditions-Stempel die Stunde der Einlieferungszeit auf dem Versendungsscheine durch die Expedition vermerkt. Eilgüter, die zu spät eingeliefert wurden, werden jedenfalls mit dem dann zunächst abgehenden Zuge befördert. Für die ordnungsmäßige Zeitdauer des Transports, nach Maaßgabe des Fahrplans, ist die Gesellschaft zu haften verpflichtet.

Tarif der Eilfracht-Beförderung.

Klasse 1.	8	Pfennige für Zentner und Meile.
" 2.	1	Silbergroschen für Zentner und Meile.
" 3.	1½	" " " " "
" 4.	2	" " " " "

Bestimmungen.

1. Frachtstücke auf einen Frachtbrief, die nach dem Tarif 3 sgr. an Fracht nicht ausgeben, werden dennoch zu 3 sgr. tarifirt, da kein Frachtbrief und das dazu gehörige Gut unter 3 sgr. Frachtvergütung angenommen und befördert wird.

2. Bei Berechnung und Erhebung der Fracht wird der nach dem Tarif ausfallende halbe Silbergroschen und darüber für voll, der Betrag unter einem halben Silbergroschen wird gar nicht berechnet.

3. Güter eines Absenders an einen Empfänger unter 1 Zentner werden für einen ganzen Zentner bezahlt. Bis zu 5 Zentner erfolgt die Verrechnung nach halben Zentnern, so daß innerhalb dieser Grenzen jedes einen vollen Zentner übersteigende Gewicht, und zwar von 1 bis einschließlich 55 Pfund für einen halben Zentner, und von 56 bis 109 Pfund für einen vollen Zentner gerechnet wird. Von 5 Zentner an wird Uebergewicht bis zum halben Zentner gar nicht und von einem halben Zentner an für einen ganzen Zentner berechnet.

4. Bei kleinen Frachtgüter-Posten bis einschließlich 5 Zentner tritt in allen Klassen eine Erhöhung von 10 Prozent des gesammten Frachtbetrages ein.

5. Die auf der Wilhelmsbahn zu versendenden Güter müssen durch den Absender frei auf einen der Bahnhöfe geliefert werden.

6. Zum Transport in das Ausland werden keine Waaren angenommen, wenn dieselben nicht mit einer vorschriftsmäßigen und vollständigen Deklaration neben dem dazu gehörigen Frachtbriefe versehen sind. Wenn Zweifel über die Richtigkeit der Deklaration oder die Identität der Güter ent-

stehen, ist die Gesellschaft die Beförderung der Waaren bei der Absendung oder Versendung an der Grenze zu suspendiren berechtigt.

7. Wenn die Anordnungen der Königl. Steuerbeamten und die Zollabfertigung ein Ab- und Wiederaufladen, eine Plombage oder Begleitung erfordern, so sind die Kosten dafür von dem Adressaten zu tragen, die dem Gute nachgenommen werden.

8. Für etwaigen Plombagen-Verschluß der Kolli's haftet die Gesellschaft nur, wenn solcher auf Grund zollamtlicher Behandlung auf der Eisenbahn angelegt, oder wenn desselben ausdrücklich in dem Frachtbriefe erwähnt worden ist.

9. Für Spesen- und Fracht-Nachnahme wird für den von der Gesellschaft zu leistenden Vorschuß von 1 bis 50 Thlr. für jeden Thaler

sechs Pfennige,

von 50 Thlr. und mehr 2 Proz. Provision erhoben. Jeder Vorschuß über einen Thaler wird für einen weiteren ganzen Thaler zur Provisions-Berechnung gezogen.

10. Fuhrleute und Schiffer, welche theilweise oder ganz ihre Ladung der Eisenbahn zum Transport überlassen, sind bei den ihnen auszuzahlenden Frachtbeträgen und zu ersetzenden Spesen von jeder Provision und Faktage frei.

11. Ob und wie viel Vorschuß auf Güter gewährt wird, hängt von dem Ermessen der Gesellschaft oder ihrer dazu bevollmächtigten Beamten ab.

12. Alle zur Verladung der Gesellschaft zu übergebende Güter werden nur unter den durch gegenwärtiges Reglement festgesetzten Bedingungen angenommen und müssen in völlig guter und sicherer Packung und mit richtigen, deutlich geschriebenen Frachtbriefen, leserlichen und mit den Frachtbriefen übereinstimmenden Signaturen in unsere Güter-Expeditionen abgeliefert werden, wenn die Einlieferer Weitläufigkeiten vermeiden und der Ablieferung im guten Zustande an den Empfänger gewiß sein wollen.

Ganz besondere Vorsicht erfordert die Verpackung von Flüssigkeiten aller Art, da die Absender für das Auslaufen bei schlecht verspundeten, schlecht bereiften oder sonst mangelhaften Fässern oder Gefäßen, wenn der Gesellschaft daraus ein Schaden erwächst, verantwortlich und regreßpflichtig sind.

13. Um eine gleichmäßige Expedition der Güter und der dazu erforderlichen Bezettelung den Absendern zu erleichtern, werden in den Expeditions-Bureau's Frachtbrief-Formulare nebst den dazu gehörigen Versendungsscheinen, das Dutzend für 9 pf., das Hundert für 6 sgr., verkauft. Die nach der sonst üblichen Form abgefaßten Frachtbriefe werden nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte angenommen, daß alle darin enthaltenen, den Bestimmungen dieses Regulativs etwa widersprechenden Bedingungen die Gesellschaft nicht verpflichten.

14. Die Frachtbriefe aller zur Versendung eingelieferten, sogenannten kontrolpflichtigen Gegenstände müssen (nach §. 93 der Zoll-Ordnung) abgestempelt sein.

15. Falsche Angaben in den Frachtbriefen, zu gering deklarirtes Gewicht, Maaß oder dergleichen, wodurch das Interesse der Gesellschaft beeinträchtigt würde, kann durch doppelte Erhebung des Frachtlohnes, welches bei richtiger Angabe im Frachtbriefe zur Erhebung gekommen wäre, bestraft werden. Die Beamten der Gesellschaft sind befugt, in Gegenwart von Zeugen, wenn die Zuziehung der Interessenten oder ihrer Gehülfen nicht möglich ist, die Kolli's zu wiegen, zu öffnen und zu untersuchen, ob deren Inhalt mit dem Frachtbriefe übereinstimmt.

16. Jedem Frachtbriefe ist ein Versendungsschein beizugeben, auf welchem, nach Inhalt des Frachtbriefes, die Güter nach Marke, Nummer, Anzahl der Kolli's, Gewicht, Bestimmungsort und Namen des Empfängers ganz genau und deutlich zu verzeichnen sind. Diesen Versendungsschein erhält der Absender als Beweis der geschehenen Einlieferung, mit dem Stempel der betreffenden Güter-Expedition versehen, zurück.

17. Die Gesellschaft haftet während der Dauer der Fahrt für den Verlust der Güter durch Feuer, sie übernimmt aber keine Garantie für Inhalt und Gewicht, Lekkage und Bruch derselben. Eben so wenig vertritt dieselbe das Verderben gährender Flüssigkeiten, den Verlust durch das Zerspringen der Gefäße und das Einrosten der Metallgegenstände. Für das Gewicht trockener Waaren, mit Ausnahme von Getreide und Sämereien, wird jedoch eingestanden, wenn dasselbe auf Kosten des Absenders auf unserm Güterboden durch unsere Beamten ermittelt und unmittelbar nach der Ankunft aus unserm Transport-Fahrzeuge in Empfang genommen worden ist. Für steuerpflichtige Güter hört jede Haftung mit Ueberweisung derselben an die Königl. Steuerbehörde auf.

Bei Brandbeschädigungen wird nur der durch Fakturen und glaubwürdige Dokumente (welche die Gesellschaft einzufordern berechtigt ist) zu erweisende wirkliche Werth von durchschnittlich 50 Thlr. für den Zentner vergütet, wenn der Werth diesen Satz auch nachweislich übersteigen sollte. Gerettete und unbeschädigte Kolli's bleiben bei Ermittelung der Entschädigung unberücksichtigt, und für Güter in geretteten, beschädigten Kolli's, deren Werth größer ist als 50 Thlr., wird die Entschädigung nach Verhältniß geleistet. Ausgeschlossen von dieser Entschädigung sind jedoch Verluste an Frachtgütern:

1. die für Rechnung des Versenders und ohne die Gesellschaft davon benachrichtigt zu haben schon anderweitig versichert worden sind, und
2. die durch die Schuld des Versenders herbeigeführt wurden.

Für ausfallende Dampfwagenzüge, Unterbrechung derselben durch Betriebs- und derartige Hindernisse ist die Gesellschaft nicht verantwortlich.

18. Schwefelsäure, Scheidewasser und derartige brennende oder ätzende und gährende Flüssigkeiten, so wie alle für den Transport gefährliche Substanzen, als: Schießpulver, chemische Feuerzeuge, Knallsilber, Streichhölzchen, Knallgold, Streichschwamm und dergleichen durch Friktion sich entzündende Präparate, werden zum Transport nicht angenommen. Wer unter falscher Deklaration dergleichen Gegenstände zur Beförderung übergiebt, wird der

Königl. Polizeibehörde zur weitern Untersuchung überwiesen, und im Falle eines durch diese verbotwidrige, beabsichtigte oder geschehene Versendung herbeigeführten Schadens auf entsprechende Weise in Anspruch genommen.

19. Die Auslieferung der Frachtgüter am Bestimmungsorte geschieht überall nur gegen Bezahlung des Frachtgeldes, etwaiger Spesen und Vorschüsse und gegen Ausstellung einer Empfangsbescheinigung unter der Kopie des von dem Absender ausgestellten und von demselben durch den Stempel der betreffenden Güter-Expedition bescheinigten Versendungsscheines.

20. Wird die Abnahme der Güter von dem im Frachtbriefe benannten Empfänger verweigert, so hat die Gesellschaft die Wahl, die Güter aufzulagern oder, unter Nachnahme der Fracht und Rückfracht, deren Zahlung nicht verweigert werden darf, die Güter dem Absender wieder zu remittiren. Im ersteren Falle wird bis zur Regulirung der Sache das tarifmäßige Lagergeld berechnet und erhoben.

21. Für Güter, die in den Magazinen oder auf den Lagerplätzen der Gesellschaft länger als 24 Stunden und bis 8 Tage lagern, wird ein Lagergeld von 6 pf. für den Zentner erhoben.

Eine Vertretung dafür sowohl gegen Beschädigung als gegen theilweisen oder gänzlichen Verlust, wenn ein besonderes Abkommen zwischen dem Eigenthümer und der Gesellschaft nicht getroffen worden ist, findet nicht Statt. Für je weitere 1 bis 8 Tage Lagerzeit wird gleichmäßig immer ein Lagergeld von 6 pf. für den Zentner erhoben.

22. Güter, welche vor ihrer Ausladung einer steueramtlichen Behandlung unterworfen werden müssen, die unter allen Umständen der Empfänger ermitteln oder vermitteln lassen muß, oder Güter, die durch Verschulden des Absenders nach der Einladung nicht abgefahren oder nicht ausgeladen werden können, zahlen für den entstandenen Aufenthalt für je 24 Stunden 1 sgr. Lagergeld für den Zentner.

23. Auf Verlangen wird die vom Empfänger oder Absender zu beschaffende Emballage und Fastage an leeren Fässern, Kisten, Säcken u. s. w. der transportirten oder zu transportirenden Waaren oder Produkte, jedoch ohne alle Gewährleistung, dem Empfänger oder Absender des Frachtgutes an den betreffenden Bahnhof unentgeltlich transportirt, insofern darüber Gewißheit erlangt worden ist, daß die Emballage und Fastage schon unmittelbar zum Versenden von Gütern auf der Wilhelmsbahn gedient hat oder dazu dienen wird.

33. Köln=Minden Eisenbahn.

h. Fahrordnung, Tarif.

(Seite 353.)

Am 5. Februar 1846 wurde die Bahnstrecke von Düsseldorf bis Duisburg feierlich eröffnet und am 9. Februar dem Verkehr übergeben. Seit der letzteren Zeit gehen zwischen Deutz und Duisburg täglich nach beiden Richtungen zwei, zwischen Deutz und Düsseldorf vier Züge. Die Dauer der Fahrt zwischen Deutz und Düsseldorf beträgt 57 Minuten, zwischen Düsseldorf und Duisburg 45 Minuten.

Die Fahrpreise für eine Person auf dieser Bahnstrecke in Silbergroschen sind:

Stationen.	Deutz.				Mülheim.				Küppersteg.				Langenfeld.				Benrath.				Düsseldorf.				Calcum.				Duisburg.			
Wagenkl.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
Deutz	—	—	—	—	4	3	2	1	10	7	5	3	16	12	8	4	23	17	12	6	30	24	15	8	40	30	20	10	50	38	25	12
Mülheim	4	3	2	1	—	—	—	—	6	5	4	2	13	10	7	3	20	15	10	5	28	20	14	7	36	27	18	9	47	35	24	11
Küppersteg	10	7	5	3	6	5	4	2	—	—	—	—	7	5	3	2	14	10	7	3	21	16	10	5	30	23	15	8	41	30	20	10
Langenfeld	16	12	8	4	13	10	7	3	7	5	3	2	—	—	—	—	7	5	4	2	15	11	8	4	23	18	12	6	35	25	17	9
Benrath	23	17	12	6	20	15	10	5	14	10	7	3	7	5	4	2	—	—	—	—	8	6	4	2	17	12	8	4	28	20	14	7
Düsseldorf	30	24	15	8	28	20	14	7	21	16	10	5	15	11	8	4	8	6	4	2	—	—	—	—	10	7	5	2	20	15	10	5
Calcum	40	30	20	10	36	27	18	9	30	23	15	8	23	18	12	6	17	12	8	4	10	7	5	2	—	—	—	—	11	8	6	3
Duisburg	50	38	25	12	47	35	24	11	41	30	20	10	35	25	17	9	28	20	14	7	20	15	10	5	11	8	6	3	—	—	—	—

Von und nach den Hauptstationen Deutz, Düsseldorf und Duisburg werden Personalkarten für die Hin- und Herfahrt, jedoch nur für den Tag der Ausgabe gültig, zum anderthalbfachen Preise der Einzelnreise ausgegeben. — Reisewagen und Pferde können zur Zeit noch nicht befördert werden.

Die Seite 1132 und 1133 gegebene Zusammenstellung des ganzen Preußischen Eisenbahnnetzes berichtigen wir nach dem Stande der Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1845, wie folgt:

Zusammenstellung

des

Preufsischen Eisenbahnnetzes

am

Schlusse des Jahres 1845.

Nr.	Name der Eisenbahn.	Eisenbahnen, welche dem Verkehre eröffnet sind. Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungskapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Mle. Thlr.
1	Berlin-Potsdam	3,5	1,400000	400000
2	Potsdam-Magdeburg	—	—	—
3	Berlin-Hamburg	—	—	—
4	Magdeburg-Wittenberge	—	—	—
5	Hamburg-Dresden (Glöwen-Jüterbogk)	—	—	—
6	Berlin-Anhalt	20,25	4,700000	232140
7	Jüterbogk-Riesa	—	—	—
8	Magdeburg-Leipzig	15,75	4,100000	287720
9	Magdeburg-Halberstadt	7,8	1,574700	201890
10	Berlin-Stralsund	—	—	—
11	Berlin-Stettin	17,8	4,000000	225000
12	Stettin-Stargard	—	—	—
13	Stargard-Posen	—	—	—
14	Posen-Glogau	—	-	—
15	Lissa-Breslau	—	—	—
16	Berlin-Königsberg	—	—	—
17	Berlin-Frankfurt (Bilden zusammen die Niederschlesisch-Märkische E., künftig Berlin-Breslau.)	10,75	2,800000	260470
18	Niederschlesisch-Märkische	14,3	4.116960	332346
19	Theil der Sächsisch-Schlesischen (Kohlfurt-Görlitz)	—	—	—
20	Niederschlesische Zweigbahn (Glogau-Sagan-Hansdorf)	—	—	—
21	Oberschlesische Eisenbahn (Breslau-Grenze des Freistaats Krakau)	23,25	4,660010	204740
22	Wilhelmsbahn (Kosel-Oderberg)	4	685680	171420
23	Brieg-Neiße	—	—	—
24	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8,62	2,100000	243620
25	Liegnitz-Königszelt	—	—	—
26	Schweidnitz-Frankenstein	—	—	—
27	Frankenstein-Leobschütz	—	—	—
28	Guben-Riesa	—	—	—
29	Kottbusser Pferdebahn	—	—	—
30	Thüringische	—	—	—
31	Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (incl. Hamm-Lippstadt)	—	—	—
32	Köln-Minden mit Zweigbahnen	8	2,971500	371430
33	Bergisch-Märkische (Elberfeld-Dortmund)	—	—	—
34	Düsseldorf-Elberfeld	3,52	2,027800	576080
35	Barmen-Lennep-Köln	—	—	—
36	Elberfeld-Köln mit Zweigbahn von Leichlingen nach Sonnborn	—	—	—
37	Vohwinkel-Lennep (Pferdebahn)	—	—	—
38	Prinz-Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel) incl. Fortsetzung nach Bochum	—	—	—
39	Die Kohlen-Eisenbahnen an der Ruhr 2c.	7,02	702000	100000
40	Hamm-Münster	—	—	—
41	Dortmund-Münster	—	—	—
42	Münster-Unter-Ems	—	—	—
43	Unter-Rheinische (Lipperhaider Bahnh., Wesel, holl. Grenze)	—	—	—
44	Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbach	—	—	—
45	Aachen-Gladbach-Neuß mit Zweigbahn Düren-Heinsberg	—	—	—

Eisenbahnen, welche im Bau begriffen sind.			Eisenbahnen, deren Bau gesichert ist.			Eisenbahnen, welche mehr oder weniger ernstlich projektirt sind.		
Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Meile. Thlr.	Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Meile. Thlr.	Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Mle. Thlr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
15,8	4,000000	260000	—	—	—	—	—	—
36	8,000000	222222	—	—	—	—	—	—
—	—	—	10	4,500000	450000	—	—	—
—	—	—	—	—	—	16	3,500000	225000
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	12	2,800000	266670	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	30	5,287500	176250
—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1,100000	220000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	23	5,500000	239130	—	—	—
—	—	—	—	—	—	14,7	2,700000	184090
—	—	—	—	—	—	13	2,400000	184610
—	—	—	85	32,000000	300000*)	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
22,17	7,410915	332346	—	—	—	—	—	—
3,75	1,972125	332346	—	—	—	—	—	—
9,5	1,500000	157900	—	—	—	—	—	—
3,5	816590	204740	—	—	—	—	—	—
3	514320	171420	—	—	—	—	—	—
5,5	1,100000	200000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7	1,400000	200000
—	—	—	—	—	—	4	800000	200000
—	—	—	—	—	—	17	3,400000	200000
—	—	—	—	—	—	20	4,000000	200000
4	273000	68250	—	—	—	—	—	—
25	9,000000	360720	—	—	—	—	—	—
—	—	—	17	6,750000	397060	—	—	—
27	10,028500	371430	2,25	675000	300000	—	—	—
8	4,000000	500000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7,25	3,000000	400000
—	—	—	—	—	—	9,5	3,000000	315800
—	—	—	—	—	—	2,75	320000	116400
4	1,100000	275000	—	—	—	1,5	412500	275000
—	—	—	4,5	1,300000	288890	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7	1,000000	141000
—	—	—	—	—	—	5	600000	140000
—	—	—	7,3	1,900500	260000	—	—	—
—	—	—	6	859000	143160	—	—	—
—	—	—	15,68	4,000000	255170	—	—	—

*) Nach Abzug der Kosten für den Weichsel-Uebergang.

№	Name der Eisenbahn.	Eisenbahnen, welche dem Verkehre eröffnet sind. Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungskapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Mle. Thlr.
46	Düsseldorf-Sittard	—	—	—
47	Köln-Krefeld	—	—	—
48	Rheinische (Köln-belgische Grenze)	11,6	9,500000	819000
49	Aachen-Mastricht (preußischer Theil)	—	—	—
50	Köln-Bonn	3,9	1,128000	289300
51	Bonn-Koblenz	—	—	—
52	Koblenz-Mainz (auf preuß. Gebiete) Koblenz-Bingen	—	—	—
53	Koblenz-Gießen	—	—	—
54	Bingen-Saarbrücken	—	—	—
55	Saarbrücken-Berbach	—	—	—
	Zusammen	160,16	46,466650	289114
	Hiervon gehen ab von:			
3	Berlin-Hamburg für Mecklenburg und Lauenburg .	—	—	—
6	Berlin-Anhalt für die Anhaltischen Länder	5,75	1,334800	—
7	Jüterbogk-Riesa für Königreich Sachsen	—	—	—
8	Magdeburg-Leipzig für Königreich Sachsen und die Anhaltischen Länder	4,25	794000	—
10	Berlin-Stralsund für Mecklenburg	—	—	—
30	Thüringische für die sächsischen Herzogthümer . . .	—	—	—
53	Koblenz-Gießen für Nassau und Großh. Hessen . .	—	—	—
	Zusammen	10	2,128800	—
	Es bleiben mithin für Preußen	150,16	44,337850	295270

Im Königreich **Preußen** waren mithin am **Schlusse des Jahres 1845** an Eisenbahnen

vollendet	150,16	d. Meilen,
im Bau begriffen	148,02	= =
gesichert	184,73	= =
mehr oder weniger ernstlich projektirt	203,2	= =
Zusammen	686,11	d. Meilen.

Das Preußische Eisenbahnnetz würde mithin nach seiner Vollendung im Ganzen 686,11 d. Meilen betragen. Rechnet man nun darauf, daß ein Theil der projektirten Bahnen nicht zur Ausführung kommen wird, so kann man doch mit Sicherheit behaupten, daß binnen 10 Jahren die in Preußen vollendeten Eisenbahnen im Ganzen eine Länge von etwa 600 d. Meilen haben werden; ein, in Bezug auf den Flächeninhalt Preußens, verglichen mit andern Ländern, gewiß sehr erfreuliches Resultat.

Die vollendeten Eisenbahnen haben ein Kapital von 44,337850 Thlr. erfordert.

Eisenbahnen, welche im Bau begriffen sind.			Eisenbahnen, deren Bau gesichert ist.			Eisenbahnen, welche mehr oder weniger ernstlich projektirt sind.		
Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Meile. Thlr.	Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Meile. Thlr.	Länge. Meilen.	Anlage- und Einrichtungs-Kapital. Thlr.	Durchschnittskosten einer Mle. Thlr.
—	—	—	—	—	—	8	1,500000	187500
—	—	—	—	—	—	10	2,400000	240000
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	412900	412900	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	8	4,000000	500000
—	—	—	—	—	—	7	3,500000	500000
—	—	—	—	—	—	12	4,800000	400000
—	—	—	—	—	—	20	10,000000	500000
—	—	—	3,5	1,800000	514300	—	—	—
173,52	51,228350	295230	186,23	62,084500	332739	219,7	58,020000	264909
16	3,555200	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1,5	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	8	1,410000	—
9,5	3,426840	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	8,5	3,450000	—
25,5	6,982040	—	1,5	—	—	16,5	4,860000	—
148,02	44,246310	298921	184,73	62,084500	336090	203,2	53,160000	261654

Die Kosten der im Bau begriffenen Eisenbahnen sind auf . . . . 44,246310 Thlr.
die Kosten der gesicherten Eisenbahnen auf . . . 62,084500 „
„ „ „ mehr oder weniger ernstlich projektirten Eisenbahnen auf . . . . 53,160000 „
berechnet.

Es würden demnach zur Herstellung des oben angegebenen Eisenbahnnetzes . . . . 203,828660 „
erforderlich sein.

Hiervon waren bis zum Schlusse des Jahres 1845 durch Einzahlungen aufgebracht . . . . 64,406780 „
es bleiben mithin noch zu decken 139,421880 Thlr.

Nimmt man nun auch an, daß durch den Ausfall mehrerer projektirten Eisenbahnen diese ganze Summe nicht erforderlich wird, so kann man auch wiederum nicht in Abrede stellen, daß ein großer Theil der im Bau begriffenen, gesicherten und projektirten Eisenbahnen nicht für das Anschlags-Ka-

pital gebaut wird, und es ist daher keine zu ungewisse Annahme, daß zur Herstellung sämmtlicher Eisenbahnen in Preußen noch etwa 120 Millionen Thaler aufzubringen sind.

Betrachtet man nun die Durchschnittskosten einer Meile, so findet man, daß die der

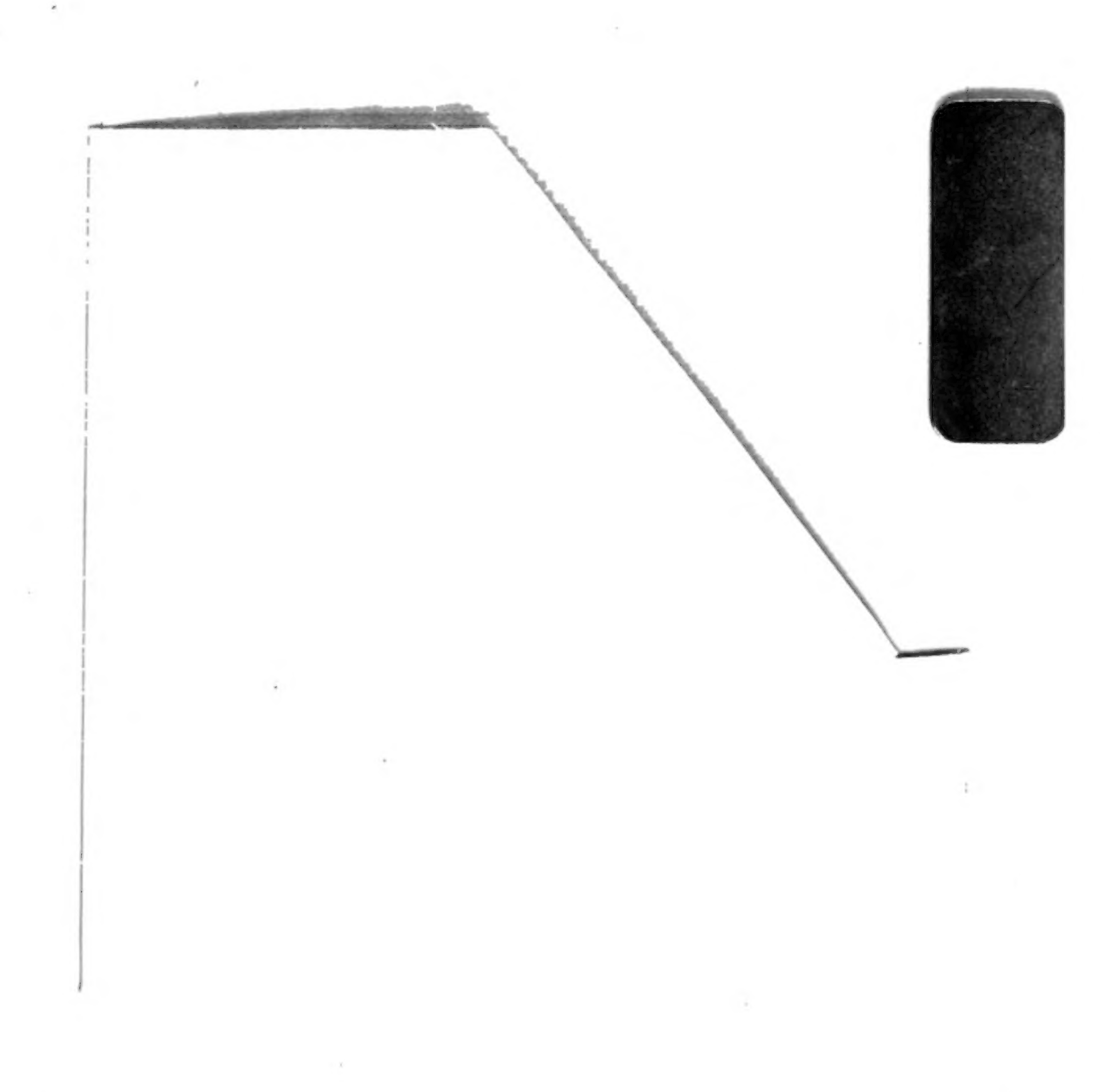
vollendeten Eisenbahnen	295270	Thlr.
im Bau begriffenen Eisenbahnen	298921	=
gesicherten Eisenbahnen	336090	=
mehr oder weniger ernstlich projektirten Eisenbahnen	261654	=
aller Eisenbahnen Preußens	297079	Thlr.

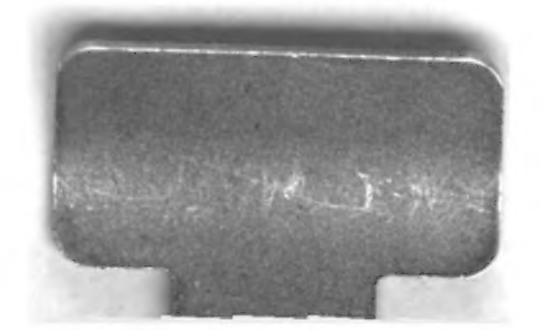
entweder betragen haben oder dazu veranschlagt sind.

Hiernach stellen sich die Durchschnittskosten einer Meile von den gesicherten Eisenbahnen am höchsten, was dem Umstande zuzuschreiben ist, daß hier die Berlin-Königsberger Eisenbahn mit 85 Meilen und 32,000000 Thlr. (wegen des Brückenbaues über die Weichsel) in Ansatz gebracht ist; alsdann folgen die der im Bau begriffenen, vollendeten und projektirten Eisenbahnen. Unsere Behauptung, daß ein großer Theil der letzteren Bahnen mit ihrem Anlage-Kapital nicht ausreichen wird, findet hierdurch seine Bestätigung; denn wenn man auch, mit Rücksicht auf die bisher gemachten Erfahrungen, behaupten will, daß man jetzt billiger als früher zu bauen im Stande sei, so muß man auch wiederum zugeben, daß dies durch andere Verhältnisse, als: Erhöhung der Eisenpreise, des Arbeitslohnes ꝛc. um so mehr aufgewogen wird, als die bis jetzt vollendeten Bahnen, mit wenigen Ausnahmen, zu denjenigen gehören, welche am wenigsten mit Terrainschwierigkeiten zu kämpfen gehabt haben.

Digitized by Google

Digitized by Google





Digitized by Google

UNIVERSITY OF MINNESOTA
wils v.1-2,suppl.
385 R247
Reden, Friedrich Wilhelm Otto Ludwig, fr
Die eisenbahnen Deutschlands. Statistisc
3 1951 002 324 824 Y

Digitized by Google